

*Evropská agentura pro bezpečnost letectví***AMC a GM k Částem M, 145, 66, 147****Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 pro zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů**Ve znění:

	Datum účinnosti
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2003/19/RM ze dne 28. listopadu 2003	28. 11. 2003
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2005/07/R ze dne 19. prosince 2005	19. 12. 2005
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2006/01/R ze dne 16. května 2006	16. 05. 2006
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2006/06/R ze dne 31. července 2006	07. 08. 2006
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2006/11/R ze dne 18. prosince 2006	25. 12. 2006
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2006/14/R ze dne 20. prosince 2006	27. 12. 2006
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2007/001/R ze dne 13. března 2007	20. 03. 2007
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2007/002/R ze dne 13. března 2007	20. 03. 2007

Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2007/003/R ze dne 13. března 2007	20. 03. 2007
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2007/009/R ze dne 25. dubna 2007	02. 05. 2007
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2007/018/R ze dne 18. prosince 2007	25. 12. 2007
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2008/003/R ze dne 11. července 2008	18. 07. 2008
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2008/013/R ze dne 12. prosince 2008	19. 12. 2008
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2009/006/R ze dne 24. března 2009	31. 03. 2009
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2009/007/R ze dne 24. března 2009	31. 03. 2009
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2009/008/R ze dne 24. března 2009	31. 03. 2009
Oprava č. 1/ČR	
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2009/016/R ze dne 1. prosince 2009	08. 12. 2009
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2010/002/R ze dne 28. dubna 2010	05. 05. 2010
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2010/006/R ze dne 31. srpna 2010	07. 09. 2010
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2010/011/R ze dne 14. prosince 2010	21. 12. 2010
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2011/003/R ze dne 10. května 2011 (oprava)	17. 05. 2011
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2011/008/R ze dne 24. listopadu 2011	24. 11. 2011
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2011/011/R ze dne 28. listopadu 2011	05. 12. 2011
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2012/004/R ze dne 19. dubna 2012	01. 08. 2012
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2013/005/R ze dne 21. března 2013	29. 03. 2013
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2013/024/R ze dne 10. září 2013	10. 09. 2013
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2013/025/R ze dne 11. září 2013	20. 09. 2013
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2013/034/R ze dne 19. prosince 2013	21. 12. 2013

AMC a GM k Části M

AMC A GM K ČÁSTI M**OBSAH****Přijatelné způsoby průkazu k Části M**

AMC M.1		M – 1
ODDÍL A – Technické požadavky		A – A – 1
Hlava A – Všeobecně		A – A – 1
Hlava B – Odpovědnosti		A – B – 1
AMC M.A.201(e)	Odpovědnosti	A – B – 1
AMC M.A.201(h)	Odpovědnosti	A – B – 1
AMC M.A.201(h) 1	Odpovědnosti	A – B – 1
AMC M.A.201(h) 2	Odpovědnosti	A – B – 3
AMC M.A.202(a)	Hlášení událostí	A – B – 3
AMC M.A.202(b)	Hlášení událostí	A – B – 4
Hlava C – Zachování letové způsobilosti		A – C – 1
AMC M.A.301 -1	Úkoly zachování letové způsobilosti	A – C – 1
AMC M.A.301 -2	Úkoly zachování letové způsobilosti	A – C – 1
AMC M.A.301 -3	Úkoly zachování letové způsobilosti	A – C – 2
AMC M.A.301 -4	Úkoly zachování letové způsobilosti	A – C – 2
AMC M.A.301 -5	Úkoly zachování letové způsobilosti	A – C – 2
AMC M.A.301 -7	Úkoly zachování letové způsobilosti	A – C – 3
AMC M.A.302	Program údržby letadla	A – C – 3
AMC M.A.302(a)	Program údržby letadla	A – C – 3
AMC M.A.302(d)	Vyhovění programu údržby letadla	A – C – 3
□	□	□
AMC M.A.302(f)	Program údržby letadla – programy spolehlivosti	A – C – [4]
AMC M.A.304	Údaje pro modifikace a opravy	A – C – [5]
AMC M.A.305(d)	Systém záznamů zachování letové způsobilosti letadla	A – C – [5]
AMC M.A.305(d)(4) a	Systém záznamů zachování letové způsobilosti letadla	
AMC M.A.305(h)		A – C – [6]
AMC M.A.305(h)	Systém záznamů zachování letové způsobilosti letadla	A – C – [6]
AMC M.A.305(h) 6	Systém záznamů zachování letové způsobilosti letadla	A – C – [7]
AMC M.A.306(a)	Systém technického deníku provozovatele	A – C – [7]
AMC M.A.306(b)	Systém technického deníku provozovatele	A – C – [9]
AMC M.A.307(a)	Převod záznamů zachování letové způsobilosti letadla	A – C – [9]
Hlava D – Normy údržby		A – D – 1
AMC M.A.401(b)	Údaje pro údržbu	A – D – 1
AMC M.A.401(c)	Údaje pro údržbu	A – D – 1
AMC M.A.402(a)	Provádění údržby	A – D – 2
AMC M.A.402(b)	Provádění údržby	A – D – 3
AMC M.A.402(d)	Provádění údržby	A – D – 4
AMC M.A.402(e)	Provádění údržby	A – D – 4
AMC M.A.403(b)	Závady letadla	A – D – 4
AMC M.A.403(d)	Závady letadla	A – D – 5
Hlava E – Letadlové celky		A – E – 1
AMC M.A.501(a)	Zástavba	A – E – 1
AMC M.A.501(b)	Zástavba	A – E – 2

AMC M.A.501(c)	Zástavba	A – E – 2
AMC M.A.501(d)	Zástavba	A – E – 3
AMC M.A.502	Údržba letadlových celků	A – E – 3
AMC M.A.502(b) a (c)	Údržba letadlových celků	A – E – 4
AMC M.A.504(a)	Řízení letadlových celků neschopných provozu	A – E – 4
AMC M.A.504(b)	Řízení letadlových celků neschopných provozu	A – E – 4
AMC M.A.504(c)	Řízení letadlových celků neschopných provozu – nepoužitelné letadlové celky	A – E – 5
AMC M.A.504(d) 2	Řízení letadlových celků neschopných provozu	A – E – 5
AMC M.A.504(e)	Řízení letadlových celků neschopných provozu	A – E – 6
Hlava F – Organizace k údržbě		A – F – 1
AMC M.A.601	Rozsah	A – F – 1
AMC M.A.602	Žádost	A – F – 1
AMC M.A.603(a)	Rozsah oprávnění	A – F – 1
AMC M.A.603(c)	Rozsah oprávnění	A – F – 2
AMC M.A.604	Příručka organizace údržby	A – F – 3
AMC M.A.605(a)	Provozní prostory	A – F – 3
AMC M.A.605(b)	Provozní prostory	A – F – 3
AMC M.A.605(c)	Provozní prostory	A – F – 3
AMC M.A.606(a)	Požadavky na personál	A – F – 4
AMC M.A.606(b)	Požadavky na personál	A – F – 4
AMC M.A.606(c)	Požadavky na personál	A – F – 5
AMC M.A.606(d)	Požadavky na personál	A – F – 5
AMC M.A.606(e)	Požadavky na personál	A – F – 5
AMC M.A.606(f)	Požadavky na personál	A – F – 6
AMC M.A.606(h)(2)	Požadavky na personál	A – F – 7
AMC M.A.607	Osvědčující personál	A – F – 7
AMC M.A.607(c)	Osvědčující personál	A – F – 8
AMC M.A.608(a)	Letadlové celky, vybavení a nářadí	A – F – 8
AMC M.A.608(b)	Letadlové celky, vybavení a nářadí	A – F – 8
AMC M.A.609	Údaje pro údržbu	A – F – 9
AMC M.A.610	Zakázky údržby	A – F – 9
AMC M.A.613(a)	Osvědčení o uvolnění letadlového celku do provozu	A – F – 9
AMC M.A.614(a)	Záznamy údržby	A – F – 13
AMC M.A.614(c)	Záznamy údržby	A – F – 14
AMC M.A.615(b)	Práva organizace	A – F – 14
AMC M.A.616	Kontrola organizace	A – F – 14
AMC M.A.617	Změny organizace oprávněné k údržbě	A – F – 15
Hlava G – Organizace k řízení zachování letové způsobilosti		A – G – 1
AMC M.A.702	Žádost	A – G – 1
AMC M.A.704	Výklad řízení zachování letové způsobilosti	A – G – 1
AMC M.A.705	Provozní prostory	A – G – 3
AMC M.A.706	Požadavky na personál	A – G – 4
AMC M.A.706(a)	Požadavky na personál	A – G – 5
AMC M.A.706(e)	Požadavky na personál	A – G – 5
AMC M.A.706(f)	Požadavky na personál	A – G – 5
AMC M.A.706(i)	Požadavky na personál	A – G – 5
AMC M.A.706(k)	Požadavky na personál	A – G – 5
AMC M.A.707(a)	Personál kontroly letové způsobilosti	A – G – 6
AMC M.A.707(a)(1)	Personál kontroly letové způsobilosti	A – G – 7
AMC M.A.707(a)(2)	Personál kontroly letové způsobilosti	A – G – 7
AMC M.A.707(b)	Personál kontroly letové způsobilosti	A – G – 7
AMC M.A.707(c)	Personál kontroly letové způsobilosti	A – G – 8
AMC M.A.707(e)	Personál kontroly letové způsobilosti	A – G – 8
AMC M.A.708(b)3	Řízení zachování letové způsobilosti	A – G – 8
AMC M.A.708(c)	Řízení zachování letové způsobilosti	A – G – 8

AMC M.A.708(c) (1)	Řízení zachování letové způsobilosti – neplánovaná údržba	A – G – 10
AMC M.A.709	Dokumentace	A – G – 10
AMC M.A.710(a)	Kontrola letové způsobilosti	A – G – 11
AMC M.A.710(b) a (c)	Kontrola letové způsobilosti	A – G – 11
AMC M.A.710(d)	Kontrola letové způsobilosti	A – G – 12
AMC M.A.710(e)	Kontrola letové způsobilosti	A – G – 12
AMC M.A.711(b)	Práva organizace	A – G – 12
AMC M.A.711(c)	—	A – G – 13
AMC M.A.712(a)	Systém jakosti	A – G – 13
AMC M.A.712(b)	Systém jakosti	A – G – 13
AMC M.A.712(f)	Systém jakosti	A – G – 14
AMC M.A.713	Změny organizace oprávněné k řízení zachování letové způsobilosti	A – G – 15
AMC M.A.714	Uchovávání záznamů	A – G – 15
Hlava H – Osvědčení o uvolnění do provozu – CRS		A – H – 1
AMC M.A.801(b)	Osvědčení o uvolnění letadla do provozu	A – H – 1
AMC M.A.801(d)	Osvědčení o uvolnění letadla do provozu	A – H – 1
AMC M.A.801(f)	Osvědčení o uvolnění letadla do provozu	A – H – 1
AMC M.A.801(g)	Osvědčení o uvolnění letadla do provozu	A – H – 2
AMC M.A.801(h)	Osvědčení o uvolnění letadla do provozu	A – H – 2
AMC M.A.802	Osvědčení o uvolnění letadlového celku do provozu	A – H – 2
AMC M.A.803	Opravňování pilotem-vlastníkem	A – H – 3
Hlava I – Osvědčení kontroly letové způsobilosti		A – I – 1
AMC M.A.901	Kontrola letové způsobilosti letadla	A – I – 1
AMC M.A.901(a)	Kontrola letové způsobilosti letadla	A – I – 1
AMC M.A.901(b)	Kontrola letové způsobilosti letadla	A – I – 1
AMC M.A.901(c)2, (e)2 a (f)	Kontrola letové způsobilosti letadla	A – I – 1
AMC M.A.901(d) a (g)	Kontrola letové způsobilosti letadla	A – I – 2
AMC M.A.901(g)	Kontrola letové způsobilosti letadla	A – I – 3
AMC M.A.901(j)	Kontrola letové způsobilosti letadla	A – I – 3
AMC M.A.903(a) 1	Převod letadel zapsaných v leteckém rejstříku v rámci EU	A – I – 3
AMC M.A.903(b)	Převod letadel zapsaných v leteckém rejstříku v rámci EU	A – I – 4
AMC M.A.904(a) 1	Kontrola letové způsobilosti letadel dovážených do EU	A – I – 4
AMC M.A.904(a) 2	Kontrola letové způsobilosti letadel dovážených do EU	A – I – 4
AMC M.A.904(b)	Kontrola letové způsobilosti letadel dovážených do EU	A – I – 5
ODDÍL B – Postupy pro příslušný úřad		B – A – 1
Hlava A – Všeobecně		B – A – 1
AMC M.B.102(a)	Příslušný úřad – Všeobecně	B – A – 1
AMC M.B.102(c)	Příslušný úřad – Kvalifikace a výcvik	B – A – 1
AMC M.B.102(d)	Organizace příslušného úřadu – Postupy	B – A – 2
AMC M.B.104(a)	Uchovávání záznamů	B – A – 2
AMC M.B.104(f)	Uchovávání záznamů	B – A – 2
AMC M.B.105(a)	Vzájemná výměna informací	B – A – 3
Hlava B – Zodpovědnost		B – B – 1
Hlava C – Zachování letové způsobilosti		B – C – 1
AMC M.B.301(a)	Program údržby	B – C – 1
AMC M.B.301(b)	Program údržby	B – C – 1
AMC M.B.301(c)	Program údržby	B – C – 2
AMC M.B.301(d)	Program údržby	B – C – [2]
AMC M.B.303	Sledování zachování letové způsobilosti	B – C – [2]

AMC1 M.B.303(b)	Sledování zachování letové způsobilosti letadla	B – C – [2]
AMC2 M.B.303(b)	Sledování zachování letové způsobilosti letadla	B – C – 3
AMC3 M.B.303(b)	Sledování zachování letové způsobilosti letadla	B – C – 4
AMC M.B.303(c)	Sledování zachování letové způsobilosti letadla	B – C – 4
Hlava D – Normy údržby		B – D – 1
Hlava E – Letadlové celky		B – E – 1
Hlava F – Organizace k údržbě		B – F – 1
AMC M.B.602(a)	První oprávnění	B – F – 1
AMC M.B.602(b)	První oprávnění	B – F – 1
AMC M.B.602(c)	První oprávnění	B – F – 1
AMC M.B.602(e)	První oprávnění	B – F – 1
AMC M.B.602(f)	První oprávnění	B – F – 1
AMC M.B.602(g)	První oprávnění	B – F – 2
AMC M.B.603(a)	Vydání oprávnění	B – F – 2
AMC M.B.603(c)	Vydání oprávnění	B – F – 2
AMC M.B.604(b)	Průběžný dozor	B – F – 2
AMC M.B.605(a) 1	Nálezy	B – F – 3
AMC M.B.606	Změny	B – F – 3
Hlava G – Organizace k řízení zachování letové způsobilosti		B – G – 1
AMC M.B.701(a)	Žádost	B – G – 1
AMC M.B.702(a)	První oprávnění	B – G – 1
AMC M.B.702(b)	První oprávnění	B – G – 1
AMC M.B.702(c)	První oprávnění	B – G – 2
AMC M.B.702(e)	První oprávnění	B – G – 2
AMC M.A.702(f)	První oprávnění	B – G – 2
AMC M.A.702(g)	První oprávnění	B – G – 2
AMC M.B.703	Vydání oprávnění	B – G – 3
AMC M.B.703(a)	Vydání oprávnění	B – G – 3
AMC M.B.703(c)	Vydání oprávnění	B – G – 3
AMC M.B.704(b)	Průběžný dozor	B – G – 3
AMC M.B.705(a) 1	Nálezy	B – G – 4
AMC M.B.706	Změny	B – G – 4
Hlava H – Osvědčení o uvolnění do provozu – CRS		B – H – 1
Hlava I – Osvědčení kontroly letové způsobilosti		B – I – 1
AMC M.B.901	Zhodnocení doporučení	B – I – 1
AMC M.B.902(b)	Kontrola letové způsobilosti příslušným úřadem	B – I – 1
AMC M.B.902(b)(1)	Kontrola letové způsobilosti příslušným úřadem	B – I – 2
AMC M.B.902(b)(2)	Kontrola letové způsobilosti příslušným úřadem	B – I – 2
AMC M.B.902(c)	Kontrola letové způsobilosti příslušným úřadem	B – I – 2
AMC k Dodatku II k Části-M	Použití formuláře 1 EASA pro údržbu	AMC k Dod. II – 1
AMC k Dodatku V k Části-M	Oprávnění organizace k údržbě podle Přílohy I (Část-M) Hlavy F	AMC k Dod. V – 1
AMC k Dodatku VI k Části-M	Oprávnění organizace k řízení zachování letové způsobilosti podle Přílohy I (Části-M) Hlavy G	AMC k Dod. VI – 1
AMC k Dodatku VII	Složité úkony údržby	AMC k Dod. VII – 1
AMC k Dodatku VIII	Omezená údržba, kterou provádí pilot-vlastník	AMC k Dod. VIII – 1
Dodatek I k AMC	Obsah programu údržby	Dod. I – 1

M.A.302 a AMC M.B.301(b)		
Dodatek II k M.A.201(h) 1	Uzavírání subdodavatelských smluv na úkoly řízení zachování letové způsobilosti	Dod. II – 1
Dodatek III k GM1 M.B.303(b)	Klíčové rizikové prvky	Dod. III – 1
Dodatek IV k AMC M.A.604	Příručka organizace údržby	Dod. IV – 1
Dodatek V k AMC M.A.704	Výklad řízení zachování letové způsobilosti	Dod. V – 1
Dodatek VI k AMC M.B.602(f)	Formulář 6F EASA	Dod. VI – 1
Dodatek VII k AMC M.B. 702(f)	Formulář 13 EASA	Dod. VII – 1
Dodatek VIII k AMC M.A.616		Dod. VIII – 1
Dodatek IX k AMC M.A.602 a AMC M.A.702	Formulář 2 EASA	Dod. IX – 1
Dodatek X k AMC M.B.602(a) a AMC M.B.702(a)	Formulář 4 EASA	Dod. X – 1
Dodatek XI k AMC k M.A.708(c)	Smluvní údržba	Dod. XI – 1
Dodatek XII k AMC M.A.706(f) a AMC M.B.102(c)	Výcvik týkající se bezpečnosti palivových nádrží	Dod. XII – 1
Dodatek XIII k AMC M.A.712(f)	Kontroly organizace mohou nahradit úplný systém jakosti v souladu s ustanoveními M.A.712(f) a AMC M.A.712(f) a jak je předepsáno ve Výkladu řízení zachování letové způsobilosti (CAME)	Dod. XIII – 1
□	□	□

[Rozhodnutí č. 2013/034/R, 21. 12. 2013]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Poradenský materiál k Části M

[GM1 M.B.303(b)
GM k Dodatku II k Části-
M

Sledování zachování letové způsobilosti letadla
Použití formuláře 1 EASA pro údržbu

GM – 1]
GM k Dod. II
– 1

[Rozhodnutí č. 2013/005/R, 29. 03. 2013]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**PŘÍLOHA I
(PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU K ČÁSTI-M)**

[AMC M.1

Příslušným úřadem může být ministerstvo, národní letecký úřad nebo jakýkoliv orgán zapojený v letectví, který je ustanovený členským státem a má sídlo na území tohoto členského státu. Členský stát může určit více než jeden příslušný úřad k pokrytí různých oblastí odpovědnosti za předpokladu, že ustanovující rozhodnutí obsahuje seznam odpovědností každého úřadu a pro každou stanovenou oblast odpovědnosti existuje pouze jeden příslušný úřad.]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ODDÍL A – Technické požadavky

Hlava A – Všeobecně

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Hlava B – Odpovědnost**AMC M.A.201(e)****Odpovědnosti**

Omezená smlouva pro vytvoření a schválení programu údržby letadla by měla pokrývat odpovědnosti vztahující se k bodu M.A.302(d) a (g). Tato smlouva může také oprávnit organizaci dle M.A. Hlavy G k využití postupu nepřímého schválení, který je popsán v bodě M.A.302(c).

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.201(h)**Odpovědnosti**

1. Odkaz na letadlo zahrnuje již zastavěné letadlové celky a ty, které se plánují zastavit.
2. Provedení činností pozemního odmrazování a ochrany proti námraze nevyžaduje oprávnění [organizace k údržbě. Nicméně prohlídky potřebné k detekci, a pokud to je nezbytné, odstranění zbytků kapaliny pro odmrazování nebo ochranu proti námraze jsou považovány za údržbu. Takové prohlídky mohou být provedeny pouze náležitě oprávněným personálem.]
3. Požadavek znamená, že provozovatel je odpovědný za rozhodnutí, jaká údržba je požadována, kdy má být provedena, kým a podle jakých norem, aby zajistil zachování letové způsobilosti letadla, které je provozováno.
4. Provozovatel by proto měl mít dostatečnou znalost stavu návrhu (typová specifikace, zákaznické možnosti, Příkazy k zachování letové způsobilosti (AD), omezení letové způsobilosti obsažená v CS-25, Knize 1, Dodatku H, odst. H25.1, omezení letové způsobilosti daná systémem palivových nádrží, včetně Omezení řízení konfigurace kritického návrhu (CDCCL), modifikace, významné opravy, provozní vybavení) a požadované a provedené údržby. Stav návrhu letadla a údržby by měl být dostatečně dokumentován pro podporu výkonnosti systému jakosti.
5. Provozovatel by měl stanovit dostatečnou spolupráci mezi letovým provozem a údržbou k zajištění, že oba budou dostávat veškeré informace o stavu letadla, nezbytné k tomu, aby bylo oběma umožněno provádět jejich úkoly.
6. Požadavek neznámá, že provozovatel sám provádí údržbu (tu provádí pouze organizace oprávněná k údržbě podle Části-145), ale že provozovatel nese odpovědnost za stav letové způsobilosti letadla, které provozuje, a tak by se měl ujistit před plánovaným letem, že byla správně provedena veškerá požadovaná údržba.
7. Pokud provozovatel není příslušně oprávněn v souladu s Částí-145, měl by zadat jasnou pracovní zakázku dodavateli údržby. To, že provozovatel uzavřel smlouvu s organizací oprávněnou k údržbě podle Části-145, by mu nemělo zabránit v provádění kontroly v provozních prostorách údržby se zřetelem na smluvní práci, jestliže si tak přeje učinit ke splnění jeho odpovědnosti za letovou způsobilost letadla.

[Rozhodnutí č. 2010/006/R, 07. 09. 2010]

[Rozhodnutí č. 2009/006/R, 31. 03. 2009]

AMC M.A.201(h) 1**Odpovědnosti**

1. Provozovatel potřebuje být oprávněn pouze pro řízení zachování letové způsobilosti letadla uvedeného v jeho Osvědčení leteckého provozovatele. Oprávnění k provádění kontroly letové způsobilosti je nepovinné.
2. Toto oprávnění nebrání provozovateli uzavření sub-dodavatelské smlouvy na úkoly řízení zachování letové způsobilosti s příslušnými osobami nebo organizacemi. Tato činnost je považována za nedílnou součást provozovatelova Oprávnění podle M.A. Hlavy G. Regulační sledování je uplatňováno prostřednictvím provozovatelova Oprávnění podle M.A. Hlavy G. Smlouvy by měly být schváleny příslušným úřadem.

3. Plnění činností souvisejících se zachováním letové způsobilosti představuje důležitou součást odpovědnosti provozovatele, přičemž provozovatel má stále zodpovědnost za vyhovující dokončení bez ohledu na jakoukoliv smlouvu, která může být uzavřena.
4. Část-M nestanovuje organizace, které jsou nezávisle oprávněny, aby prováděly úkoly řízení zachování letové způsobilosti jménem provozovatele obchodní letecké dopravy. Oprávnění k takové činnosti je uděleno prostřednictvím provozovatelova Oprávnění leteckého provozovatele. Subdodavatelem organizací lze považovat za organizaci k provádění úkolů řízení zachování letové způsobilosti v rámci provozovatelova systému řízení zachování letové způsobilosti bez ohledu na jakékoliv další oprávnění, jehož je subdodavatel držitelem, včetně oprávnění podle M.A. Hlavy G.
5. Provozovatel má konečnou odpovědnost a proto je zodpovědný za letovou způsobilost jeho letadel. K uplatnění této odpovědnosti by se měl provozovatel přesvědčit, že opatření přijatá subdodavatelem organizací odpovídají normám, které požaduje M.A. Hlava G. Provozovatelovo řízení takových činností by proto mělo být splněno
- a) aktivním řízením prostřednictvím přímé účasti a/nebo
 - b) podporou doporučení, vytvořených subdodavatelem organizací.
6. Aby byla zachována konečná odpovědnost, měl by provozovatel omezit úkoly subdodavatele na činnosti, jako například:
- a) rozborů a plánování Příkazu k zachování letové způsobilosti
 - b) rozborů servisních bulletinů
 - c) plánování údržby
 - d) sledování spolehlivosti, sledování stavu motoru
 - e) vypracování programu údržby a jeho změn
 - f) jakékoliv další činnosti, které neomezují odpovědnosti provozovatele, schválené příslušným úřadem.
7. Provozovatelovy kontroly řízení spojené se subdodavatelem úkoly řízení zachování letové způsobilosti by se měly odrážet v souvisejících písemných smlouvách a být v souladu s provozovatelovou politikou a postupy, které jsou definovány v jeho výkladu řízení zachování letové způsobilosti. Pokud jsou takové úkoly předmětem subdodavatelem smluv, je potřeba uvážit rozšíření provozovatelova systému řízení zachování letové způsobilosti na subdodavatelem organizaci.
8. [S výjimkou motorů a APU, by měly být smlouvy obvykle omezeny na jednu organizaci na typ letadla pro jakoukoliv kombinaci činností předepsaných v Dodatku II]. Pokud jsou smlouvy uzavřeny s více než jednou organizací, provozovatel by měl prokázat, že jsou do praxe zavedeny dostatečné koordinační kontroly a že jsou jednoznačně definovány jednotlivé odpovědnosti v souvisejících smlouvách.
9. Smlouvy by neměly oprávnit subdodavatelem organizaci k uzavření subdodavatelem smlouvy na části úkolů řízení zachování letové způsobilosti s jinými organizacemi.
10. Provozovatel by měl zajistit, že jakékoliv nálezy vyplývající ze sledování subdodavatelem úkolů řízení zachování letové způsobilosti, které provádí příslušný úřad, budou uzavřeny způsobem uspokojivým pro příslušný úřad. Toto ustanovení by mělo být obsaženo ve smlouvě.
11. Subdodavatelem organizace by měla přistoupit k oznámení jakýchkoliv změn, které ovlivňují smlouvy, příslušnému provozovateli jakmile je to možné. Provozovatel by měl poté informovat svůj příslušný úřad. Neprovedení tohoto může zrušit platnost souhlasu příslušného úřadu se smlouvou.

12. Dodatek II poskytuje informaci o úkolech řízení zachování letové způsobilosti, pro které mohou být uzavřeny subdodavatelské smlouvy.

13. Provozovatel by měl uzavřít subdodavatelskou smlouvu pouze s organizacemi, které jsou stanoveny příslušným úřadem v Osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo na formuláři 14 EASA, co je použitelné.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC M.A.201(h) 2

Odpovědnosti

1. Požadavek je určený, aby poskytl možnost výběru třech následujících náhradních variant:
 - a) provozovatel je oprávněn v souladu s Částí-145 k provádění veškeré údržby letadla a letadlových celků;
 - b) provozovatel je oprávněn v souladu s Částí-145 k provádění části údržby letadla a letadlových celků. Tou by mohla být, alespoň, omezená traťová údržba, ale může být výrazně větší, ale stále nedosahující varianty (a);
 - c) provozovatel není oprávněn v souladu s Částí-145 k provádění jakékoliv údržby.
2. Provozovatel nebo budoucí provozovatel může požádat o jakoukoliv z těchto variant, ale v každém konkrétním případě určí příslušný úřad, která varianta může být schválena.

2.1. K učinění tohoto rozhodnutí použije příslušný úřad základní kritéria podle příslušné praxe provozovatele, jestliže prováděl některou nebo celkovou údržbu na srovnatelném letadle. Proto v případě, že provozovatel žádá o variantu (a) – celková údržba, potřebuje být příslušný úřad přesvědčen, že provozovatel má dostatečnou praxi v provádění celkové údržby na srovnatelném typu. Například, v případě, že praxe je ohodnocena jako dostatečná, je z hlediska údržby pochopitelné přidání odlišného velkokapacitního letadla do již existujícího letadlového parku. Jestliže praxe není dostatečná, nebo je příliš omezená, může příslušný úřad požadovat větší praxi v řízení a/nebo osvědčující personál s větší praxí nebo může zamítnout schválení nového velkokapacitního letadla, jestliže nemůže být zajištěn zkušený personál. Varianta (b) nebo (c) mohou být vhodnou možností.

2.2. Pokud provozovatel požádá o variantu (b) – část údržby, nebo příslušný úřad nemohl přijmout žádost o variantu (a), potom je dostatečná praxe opět klíčová, ale v tomto případě je dostatečná praxe spojená s omezením údržby daným touto variantou. Jestliže praxe není dostatečná, nebo je příliš omezená, může příslušný úřad buď požadovat personál s větší praxí, nebo může zamítnout schválení, jestliže tento zkušený personál nemůže být zajištěn. Varianta (c) může být vhodnou možností. Varianta (c) připouští, že provozovatel buď nemá dostatečné zkušenosti a nebo má pouze omezené zkušenosti v některé údržbě.

2.3. Příslušný úřad požádá provozovatele, aby uzavřel smlouvu s příslušně oprávněnou organizací podle Části-145, kromě případu, kdy se příslušný úřad domnívá, že je možné zajistit dostatek personálu s dostatečnou praxí, aby prováděl minimální podporu údržbě pro variantu (b), v takovém případě by se mohlo o variantu (b) požádat.

2.4. Z hlediska tohoto odstavce, „praxe“ znamená personál, který zcela určitě prokáže, že byl přímo zapojen alespoň do traťové údržby podobného typu letadla ne méně než 12 měsíců. Mělo by být prokázáno, že je taková praxe dostatečná. Požaduje se, aby provozovatel měl dostatek personálu, který splňuje požadavky M.A.706, k řízení odpovědnosti za údržbu při kterékoliv použité variantě.

AMC M.A.202(a)

Hlášení událostí

Zodpovědné osoby nebo organizace by měly zajistit, že držitel Typového osvědčení obdrží dostatečné hlášení událostí pro daný typ letadla, aby mu bylo umožněno vydat příslušné servisní pokyny a doporučení všem vlastníkům nebo provozovatelům.

Spolupráce s držitelem Typového osvědčení je doporučena ke stanovení, jestli vydaná nebo navrhovaná servisní informace vyřeší problém nebo k získání řešení konkrétního problému.

Organizace oprávněná k řízení zachování letové způsobilosti nebo organizace oprávněná k údržbě by měla přidělit odpovědnost za koordinaci činnosti spojené s hlášeními o letové způsobilosti a za zahájení jakéhokoliv nezbytného vyšetřování a činnosti dalšího sledování vhodně kvalifikovanému personálu s jasně definovanou pravomocí a postavením.

Z hlediska údržby se hlášení stavu, který ohrožuje bezpečnost letu, obvykle omezuje na:

- vážné trhliny, trvalé deformace, hoření nebo vážnou korozi draku zjištěnou během plánované údržby letadla nebo letadlového celku.

- závada jakéhokoliv nouzového systému během plánovaného zkoušení.

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.202(b) Hlášení událostí

Hlášení mohou být předávána jakýmkoliv způsobem, např. elektronicky, poštovní zásilkou nebo faxem.

Každé hlášení by mělo obsahovat alespoň následující informace:

- ohlašovatele nebo jméno organizace a číslo oprávnění, je-li použitelné,
- informaci nezbytnou k určení letadla [a/nebo] letadlového celku,
- datum a dobu vzhledem k jakémukoliv omezení životností nebo generální opravy z hlediska letových hodin/počtu letů/přistání atd., co je vhodné.
- podrobnosti o události.

[Další poradenský materiál pro hlášení událostí poskytuje AMC 20-8 Všeobecné přijatelné způsoby průkazu pro letovou způsobilost výrobků, letadlových částí a zařízení.]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Hlava C – Zachování letové způsobilosti**AMC M.A.301 -1****Úkoly zachování letové způsobilosti**

1. Pokud jde o předletovou kontrolu, ta je určena tak, aby zahrnovala veškeré činnosti nutné k zajištění toho, že letadlo je schopné provést zamýšlený let. Ty by měly typicky zahrnovat, ale nejsou nutně omezeny na:

- a) vnější typovou prohlídku letadla a stavu jeho nouzového vybavení zahrnující, zejména, jakékoliv zřejmé známky opotřebení, poškození nebo unikání. A navíc by měl být stanoven stav veškerého požadovaného vybavení včetně nouzového.
- b) prohlídku systému záznamů zachování letové způsobilosti letadla nebo technického deníku provozovatele, je-li použitelný, k zajištění toho, že zamýšlený let není nepříznivě ovlivněn jakoukoliv nevyřešenou odloženou závadou, a že žádná požadovaná činnost údržby uvedená v prohlášení údržby není opožděná, nebo se nestane opožděnou během letu.
- c) kontrolu provozních kapalin, plynů atd., doplněných před letem, jestli jsou správné specifikace, bez znečištění a správně zaznamenány.
- d) kontrolu, jestli jsou všechny dveře bezpečně zavřeny.
- e) kontrolu, jestli byly zámky řídicí plochy a přistávacího zařízení, pitot/statické krytky, zádržné zařízení a kryty motorů/vstupních otvorů sejmuty.
- f) kontrolu, jestli jsou veškeré vnější plochy a motory bez ledu, sněhu, písku, prachu, atd. [a zjišťování potvrzující, že v důsledku meteorologických podmínek a předchozí aplikace kapalin pro odmrazování/ochranu proti námraze, neexistují žádné zbytky těchto kapalin, které by mohly ohrozit letovou bezpečnost. Jako alternativa k tomuto předletovému zjišťování, může být hromadění zbytků, pokud to typ letadla a povaha provozu dovoluje, kontrolováno během plánovaných prohlídek údržby/čištění, stanovených ve schváleném programu údržby.]

2. Úkoly jako je doplnění oleje a hydraulické kapaliny a nahuštění pneumatiky mohou být považovány za součást předletové prohlídky. Související pokyny k předletové prohlídce by se měly vztahovat k postupům pro určení, v jakém případě nezbytné doplnění nebo nahuštění vyplývá z nadměrné spotřeby a je možné požadovat dodatečné činnosti údržby od organizace oprávněné k údržbě nebo osvědčujícího personálu, co je vhodné.

3. V případě obchodní letecké dopravy by měl provozovatel vydat pokyny personálu údržby a letovému personálu a jakémukoliv dalšímu personálu, který provádí úkoly předletové prohlídky, je-li to vhodné, které definují odpovědnosti za tyto činnosti a kde jsou na úkoly uzavřeny smlouvy s jinou organizací, jak je jejich provedení předmětem systému jakosti podle M.A.712. Mělo by být prokázáno příslušnému úřadu, že personál, který provádí předletovou prohlídku, absolvoval příslušný výcvik pro provádění úkolů předletové prohlídky. Úroveň výcviku pro personál, který provádí předletovou prohlídku, by měla být popsána ve Výkladu řízení zachování letové způsobilosti provozovatele.

[Rozhodnutí č. 2010/006/R, 07. 09. 2010]

AMC M.A.301 -2**Úkoly zachování letové způsobilosti**

V případě obchodní letecké dopravy by měl provozovatel mít systém, který zajistí, že veškeré závady ovlivňující bezpečný provoz letadla jsou odstraněny v rámci omezení, které předepisuje Seznam minimálního vybavení (MEL) nebo Seznam povolených odchylek na draku (CDL), co je vhodné. Také, že takové odstranění závady nemůže být odloženo bez souhlasu provozovatele a v souladu s postupy, které schválil příslušný úřad.

V případě obchodní letecké dopravy nebo velkých letadel by měl být v činnosti hodnotící systém k podpoře zachování letové způsobilosti letadel a k poskytnutí průběžné analýzy efektivity používaného systému kontroly závad organizace oprávněné k řízení zachování letové způsobilosti podle M.A. Hlavy G.

Systém by měl zajistit:

- a) pro významné incidenty a závady: sledovat incidenty a závady, ke kterým došlo za letu a závady nalezené během údržby a generální opravy, upozorňovat na všechny, které by se mohly zdát ve své podstatě důležité.
- b) pro opakující se incidenty a závady: sledovat průběžně závady hlášené za letu a závady nalezené během údržby a generální opravy, upozorňovat na všechny, které se opakují.
- c) pro odložené a postoupené závady: sledovat průběžně odložené a postoupené závady. Odložené závady jsou definovány jako ty závady vyskytující se v provozní službě, které jsou odloženy pro pozdější odstranění. Postoupené závady jsou definovány jako ty závady objevené během údržby, které jsou postoupeny pro opravu při pozdějším zásahu údržby.
- d) pro neplánovaná sejmutí a systém výkonnosti: analyzovat neplánované sejmutí letadlového celku a výkonnost systémů letadla pro použití jako součásti efektivity programu údržby.

Když má odložení nebo postoupení závady vyskytující se na stejném letadle rostoucí dopad na počet odložených nebo postoupených závad, mělo by být uvažováno o jakémkoliv omezení obsaženém v MEL. Kdykoliv je to možné, odložené závady by měly být známy pilotní/letové posádce před jejich příchodem do letadla.

AMC M.A.301 -3

Úkoly zachování letové způsobilosti

Vlastník nebo organizace oprávněná k řízení zachování letové způsobilosti podle M.A. Hlavy G, co je použitelné, by měla mít systém k zajištění, že všechny kontroly údržby letadla jsou prováděny v rámci omezení, které předepisuje schválený program údržby letadla apod., kdykoliv nemůže být kontrola údržby provedena v rámci požadovaného časového omezení, její odložení je dovoleno v souladu s postupem odsouhlaseným příslušným úřadem.

AMC M.A.301 -4

Úkoly zachování letové způsobilosti

Provozovatel nebo smluvní organizace oprávněná podle M.A. Hlavy G, co je použitelné, by měla mít systém k analyzování účinnosti programu údržby, pokud jde o náhradní díly, stanovení závad, nesprávných činností a poškození, a podle toho změnit program údržby.

AMC M.A.301 -5

Úkoly zachování letové způsobilosti

Provozní příkazy s vlivem na zachování letové způsobilosti zahrnující provozní pravidla taková, jako lety dvoumotorových letounů s prodlouženým doletem (ETOPS)/dálkové lety (LROPS), snížená minima vertikálních rozstupů (RVSM), MNPS (specifikace minimální navigační výkonnosti), provoz za každého počasí (AWOPS), RNAV, atd. [Jakékoliv další požadavky na zachování letové způsobilosti vytvořené závazně Agenturou, zahrnující související požadavky Typového osvědčení takové, jako: požadavky na osvědčování údržby (CMR), osvědčování součástí s omezenými provozními lhůtami, omezení letové způsobilosti obsažená v CS-25, Knize 1, Dodatku H, odst. H25.1, omezení letové způsobilosti daná systémem palivových nádrží, včetně Omezení řízení konfigurace kritického návrhu (CDCCL), atd.]

[Rozhodnutí č. 2009/006/R, 31. 03. 2009]

AMC M.A.301 -7**Úkoly zachování letové způsobilosti**

Provozovatel nebo smluvní organizace oprávněná podle M.A. Hlavy G, co je použitelné, by měla stanovit a provádět politiku, která posuzuje nepovinné informace související s letovou způsobilostí letadel. Nepovinné informace takové jako servisní bulletiny, servisní dopisy a další informace, které jsou vytvořeny pro letadlo a jeho letadlové celky oprávněnou projekční organizací, výrobcem, příslušným úřadem nebo Agenturou.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC M.A.302**Program údržby letadla**

1. Výrazem „program údržby“ je míněno zahrnout plánované úkoly údržby, s tím spojené postupy a standardní úkoly údržby. Výrazem „plán údržby“ je míněno zahrnout samotné plánované úkoly údržby.
2. Údržba letadla by měla být prováděna podle jednoho schváleného programu údržby v daném čase. Pokud si vlastník nebo provozovatel přeje změnit schválený program za jiný, může být zapotřebí provést převodní kontrolu nebo prohlídku za účelem zavedení změn.
3. Podrobnosti programu údržby by měly být překontrolovány alespoň jednou za rok. Pro zařazení do programu údržby během výroční kontroly je vlastníkem nebo provozovatelem potřeba zvažovat minimálně kontrolu dokumentů, které postihují základní část programu. Do programu údržby vlastníka nebo provozovatele by měly být zapracovány použitelné závazné požadavky pro vyhovění s Částí-21 jakmile je to možné.
4. Program údržby letadla by měl obsahovat úvod, který definuje obsah programu údržby, uplatňované normy prohlídky, povolené odchylky vůči periodě opakování úkolu, a kde je to vhodné, jakýkoliv postup k vedení vývoje stanovených intervalů kontroly nebo prohlídky.

Dodatek [I] k AMC M.A.302 poskytuje podrobnou informaci o obsahu schváleného programu údržby letadla.

[I]

[5.] Do programu údržby by měly být zapracovány opakující se úkoly údržby, vycházející z modifikací a oprav.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.302(a)**Program údržby letadla**

V programu údržby může být uvedeno, že je používán pro více poznávacích značek letadla, za předpokladu, že program údržby jasně určuje účinnost úkolů a postupů, které nejsou použitelné pro všechna letadla uvedených poznávacích značek.

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.302(d)**Vyhovění programu údržby letadla**

1. Vlastníkům nebo provozovatelům program údržby by měl být obvykle založen na zprávě Výboru pro přezkoumávání systému údržby (MRB – Maintenance Review Board), kde je to použitelné, na Dokumentu o plánování údržby (MPD – Maintenance Planning Document), na příslušných kapitolách Příručky údržby nebo jakýchkoliv dalších údajích údržby, které obsahují informaci o plánování. Kromě toho by měl vlastníkům nebo provozovatelům program údržby brát také v úvahu jakékoliv údaje údržby, které obsahují informaci o plánování pro letadlové celky.
2. Pokyny vydané příslušným úřadem mohou zahrnovat všechny typy pokynů ze specifických úkolů pro konkrétní letadlo k dokončení doporučených plánů údržby pro určité typy letadel, které

mohou být přímo používány vlastníkem/provozovatelem. Tyto pokyny mohou být příslušným úřadem vydány v těchto případech:

- při neexistenci zvláštních doporučení držitele Typového osvědčení.
 - kdy by poskytly alternativní pokyny k těm, které jsou předepsány v pododst. 1 výše, s cílem poskytnout provozovateli flexibilitu.
3. V případě, že byl typ letadla předmětem postupu zprávy MRB, provozovatel by měl obvykle zpracovat první program údržby letadla provozovatele na základě této zprávy.
4. V případě, že je údržba letadla prováděna v souladu s programem údržby letadla založeného na procesu zprávy MRB, každý s ním spojený program pro průběžný dozor nad spolehlivostí nebo pro sledování stavu letadla by měl být považován za část programu údržby letadla.
5. Programy údržby letadla pro typy letadel, která jsou předmětem postupu zprávy MRB, by měly obsahovat identifikační propojovací odkaz na úkoly MRB zprávy takový, že je vždy možné nacházet spojitost s takovými úkoly v platném schváleném programu údržby letadla. To nezabraňuje tomu, aby byl schválený program údržby letadla vytvořen na základě provozních zkušeností nezávisle na doporučení MRB zprávy, pokud prokáže souvislost s takovými doporučeními.
6. Některé schválené programy údržby, nevytvořené z procesu MRB zprávy, využívají programy spolehlivosti. Takové programy spolehlivosti by měly být považovány za část schváleného programu údržby.
7. Alternativní a/nebo doplňkové pokyny k těm, které jsou definované v ust. M.A.302(d)(i) a (ii), navržené vlastníkem nebo provozovatelem, mohou zahrnovat, ale nemusí se omezit pouze na následující:
- prodloužení intervalu pro určité úkoly založené na údajích o spolehlivosti nebo dalších podpůrných informacích. Dodatek I doporučuje, aby program údržby obsahoval odpovídající postupy pro takové prodloužení. Prodloužení intervalu těchto úkolů je přímo schválené příslušným úřadem, kromě případu omezení letové způsobilosti (ALIs – Airworthiness Limitations), které jsou schváleny Agenturou.
 - intervaly, které omezují více než intervaly navržené držitelem Typového osvědčení (TC), vyplývající z údajů o spolehlivosti nebo kvůli náročnějšímu provoznímu prostředí.
 - doplňkové úkoly dle uvážení provozovatele.

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

[]

[Rozhodnutí č. 2013/034/R, 21. 12. 2013]

[Rozhodnutí č. 2013/025/R, 20. 09. 2013]

AMC M.A.302(f)

Program údržby letadla – programy spolehlivosti

1. Programy spolehlivosti by měly být vytvořeny pro programy údržby letadla založené na metodě MSG (maintenance steering group) nebo na těch, které zahrnují podmínku monitorování letadlových celků nebo na takových, které neobsahují časová období generálních oprav pro všechny označené systémové celky.
2. Programy spolehlivosti není potřeba vytvořit pro letadla nepovažovaná za velká letadla nebo taková, která obsahují časová období generálních oprav pro všechny označené systémové celky.
3. Účelem programu spolehlivosti je zajistit, aby byly úkoly programu údržby letadla efektivní a jejich pravidelnost byla dostačující.
4. Program spolehlivosti může mít za následek rozšíření nebo zrušení úkolu údržby, stejně jako omezení nebo doplnění úkolu údržby.
5. Program spolehlivosti poskytuje příslušné prostředky sledování účinnosti programu údržby.

6. [Dodatek I] k AMC M.A.302 a M.B.301(d) podává více pokynů.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.304

Údaje pro modifikace a opravy

Osoba nebo organizace, která provádí opravy letadla nebo letadlového celku by měla posoudit poškození ve vztahu ke schváleným údajům pro opravu a přijmout opatření, jestliže je poškození mimo omezení nebo nad rámec rozsahu takových údajů. To by mohlo vyžadovat jakoukoliv jednu nebo více z následujících variant; oprava výměnou poškozené součásti, požádání o technickou podporu od držitele Typového osvědčení nebo od organizace oprávněné v souladu s Částí-21 a nakonec schválení konkrétních údajů pro opravy Agenturou.

AMC M.A.305(d)

Systém záznamů zachování letové způsobilosti letadla

[]

Platný stav Příkazu k zachování letové způsobilosti (AD) by měl určovat použitelný AD včetně čísel kontroly nebo změny. Kde je AD všeobecně použitelný pro typ letadla nebo letadlového celku, ale není použitelný pro konkrétní letadlo nebo letadlový celek, mělo by být potom toto určeno. Stav AD zahrnuje datum, kdy byl AD proveden, a v případě, že je AD kontrolován podle letových hodin nebo počtu letů, by měl zahrnovat celkový počet letových hodin nebo počtu letů letadla nebo motoru nebo letadlového celku, co je vhodné. Pro opakující se AD by mělo být zaznamenáno do stavu AD pouze poslední uplatnění. Stav by měl také specifikovat, která část z Příkazu, který se skládá z více částí, byla provedena a metodu, v případě, že je v AD použitelný výběr.

Stav platných modifikací a oprav znamená seznam zahrnující modifikace a opravy společně se zdůvodňujícími údaji, které podporují vyhovění požadavkům letové způsobilosti. To může být ve formě Doplnkového typového osvědčení, Servisního bulletinu, Příručky pro opravy konstrukce letadla nebo podobného schváleného dokumentu.

Zdůvodňující údaje mohou zahrnovat:

- a) program vyhovění; a,
- b) základní výkres nebo seznam výkresů, výrobní výkresy a pokyny k zástavbě; a,
- c) technické zprávy (statická pevnost, únava, tolerance poškození, analýza chyb, atd.); a,
- d) přezkoušení na zemi a za letu a výsledky; a,
- e) údaje o změnách hmotnosti a vyvážení; a,
- f) doplňky k Příručkám pro údržbu a pro opravu; a,
- g) změny programu údržby a pokyny pro zachování letové způsobilosti; a,
- h) doplněk k Letové příručce letounu.

Některé turbínové motory jsou sestaveny z modulů a skutečná celková provozní doba pro celý motor není dodržena. Pokud chtějí vlastníci a provozovatelé využít výhodu modulového návrhu, mají být uchovány záznamy údržby a celková provozní doba pro každý modul. Stanovené záznamy zachování letové způsobilosti mají být uchovány s modulem a měly by prokázat vyhovění jakýmkoliv závazným požadavkům, které přísluší takovému modulu.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

**[AMC M.A.305(d)(4) a AMC M.A.305(h)
Systém záznamů zachování letové způsobilosti letadla**

Výraz „letadlové celky s omezenými provozními lhůtami“ zahrnuje: (i) letadlové celky podléhající certifikované omezené lhůtě, které by měly být po jejím dosažení vyřazeny z provozu; a (ii) letadlové celky podléhající omezené provozní lhůtě, u nichž by měla být po jejím dosažení provedena údržba pro obnovení jejich provozuschopnosti.

Platný stav letadlových celků s omezenými provozními lhůtami by měl určit:

- (i) pro letadlové celky podléhající certifikované omezené lhůtě: omezení životnosti letadlového celku, celkový počet hodin, nashromážděné počty letů nebo kalendářní období a počet hodin/letů/dobu, které zbývají před dosažením požadovaného ukončení provozní životnosti letadlového celku.
- (ii) pro letadlové celky podléhající omezené provozní lhůtě: omezenou provozní lhůtu letadlového celku, hodiny, počty letů nebo kalendářní dobu od doby, kdy letadlovému celku byla obnovena provozní životnost a zbývající provozní lhůtu (hodiny, počty letů, kalendářní doba), po které je u letadlových celků potřeba provést údržbu.

Jakákoliv činnost, která mění omezení životnosti letadlových celků (certifikovaného nebo provozního) nebo změny parametrů omezení životnosti (certifikovaného nebo provozního) by měla být zaznamenána.

Pokud určení zbývajících životnosti vyžaduje znalost odlišných typů letadel/motorů, na kterých byl letadlový celek předtím zastavěn, měl by stav všech letadlových celků s omezenými provozními lhůtami navíc obsahovat úplný popis předešlých zástaveb, který určí počet hodin, letů nebo kalendářní dobu vztahující se ke každé zástavbě na těchto odlišných typech letadel/motorů. Označení typu letadla/motoru by mělo být, s ohledem na požadované určení zbývajících životnosti, dostatečně podrobné.

Mohou být brána v úvahu doporučení od držitele typového osvědčení vztahující se k postupům pro zaznamenávání zbývajících životnosti.]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

**AMC M.A.305(h)
Systém záznamů zachování letové způsobilosti letadla**

Pokud vlastník/provozovatel zařizuje pro příslušnou organizaci k údržbě uchovávání kopií záznamů zachování letové způsobilosti jejich jménem, zůstává vlastníku/provozovateli odpovědnost za uchovávání záznamů. Jestliže se zřeknou pozice vlastníka/provozovatele letadla, jsou také stále odpovědní za převod záznamů k jakékoliv další osobě, která se stane vlastníkem/provozovatelem letadla.

Uchovávání záznamů zachování letové způsobilosti ve formě přijatelné pro příslušný úřad obvykle znamená papírovou podobu nebo počítačovou databázi nebo kombinaci obou způsobů. Záznamy shromažďované na mikrofilmu nebo optickém disku jsou také přijatelné. Veškeré záznamy by měly zůstat čitelné po celou dobu požadované doby uchovávání.

Papírový systém by měl být ze silného materiálu, který může odolat běžnému zacházení a archivování.

Počítačový systém by měl mít alespoň jeden záložní systém, který by měl být aktualizován alespoň do 24 hodin po jakékoliv údržbě. Pro každou stanici je požadováno, aby zahrnovala bezpečnostní ochranu proti možnému narušení databáze neoprávněnou osobou.

[]

Záznamy zachování letové způsobilosti by měly být uchovány bezpečným způsobem, s ohledem na [jejich poškození, změnu a odcizení]. Počítačové záložní disky, kazety, atd., by měly být uchovány na jiném místě, než které obsahuje platné pracovní disky, kazety, atd., a v bezpečném prostředí. Obnovení ztracených nebo poškozených záznamů může být provedeno prostřednictvím odkazu na

jiné záznamy, které vyjadřují dobu provozu, hledáním záznamů zachovaných opravárenskou organizací a odkazu na záznamy, které zachovává jednotlivý mechanik, atd. Pokud je toto vše provedeno a záznam je stále neúplný, může vlastník/provozovatel vytvořit prohlášení v novém záznamu, popisující ztrátu a stanovení doby provozu na základě vyšetřování a nejlepšího odhadu doby provozu. Obnovené záznamy by se měly předložit příslušnému úřadu ke schválení. [Příslušný úřad může požadovat provedení dodatečné údržby, pokud jsou obnovené záznamy nevyhovující.]

[]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC M.A.305(h) 6

Systém záznamů zachování letové způsobilosti letadla

Pro účel tohoto odstavce „letadlový celek nezbytný k bezpečnému letu“ znamená letadlový celek, který obsahuje certifikované součásti s omezenými provozními lhůtami nebo je vystaven omezení letové způsobilosti nebo hlavní letadlový celek takový, jako podvozek nebo systémy řízení letu.

AMC M.A.306(a)

Systém technického deníku provozovatele

Pro obchodní leteckou dopravu je technický deník provozovatele systémem pro zaznamenávání závad a nesprávných činností během provozu letadla a pro zaznamenávání podrobností veškeré údržby provedené na letadle mezi plánovanými návštěvami údržby na základně. Kromě toho, je používán pro zaznamenávání informací letové bezpečnosti a informací údržby, které potřebuje znát provozní posádka.

Závady nebo nesprávné činnosti v kabině nebo kuchyňce, které ovlivňují bezpečný provoz letadla nebo bezpečnost osob na jeho palubě, jsou považovány za utvářející část letadlové knihy, kde se zaznamenávají jiným způsobem.

Systém technického deníku provozovatele může mít rozsah od jednoduchého dokumentu s jednou částí, až po složitý systém, který obsahuje mnoho částí, ale v každém případě by měl zahrnovat informace stanovené pro zde použitý příklad, který využívá dokument/počítačový systém o pěti částech:

Část 1 by měla obsahovat podrobnosti o zapsaném jméně a adrese provozovatele daného typu letadla a úplnou mezinárodní poznávací značku letadla.

Část 2 by měla obsahovat podrobnosti, kdy proběhne příští plánovaná údržba, včetně toho, zda proběhnou jakékoliv významné neplánované výměny letadlového celku před příští kontrolou údržby. Kromě toho by tato část měla obsahovat platné Osvědčení o uvolnění do provozu (CRS) pro celé letadlo, vydané obvykle na konci poslední kontroly údržby.

POZNÁMKA: Letová posádka nepotřebuje obdržet takové podrobnosti, jestliže je příští plánovaná údržba kontrolována jinými prostředky, přijatelnými pro příslušný úřad.

Část 3 by měla obsahovat podrobnosti o všech informacích, které jsou považovány za nezbytné k zajištění zachování letové bezpečnosti. Takové informace zahrnují:

- i. typ letadla a poznávací značku.
- ii. datum a místo vzletu a přistání.
- iii. časy, v kterých letadlo vzlétlo a přistálo.
- iv. průběžný součet letových hodin tak, aby mohly být určeny hodiny do příští plánované údržby. Letová posádka nepotřebuje obdržet takové podrobné informace, jestliže je příští plánovaná údržba kontrolována jinými prostředky, přijatelnými pro příslušný úřad.
- v. podrobnosti jakékoliv poruchy, závady nebo nesprávné činnosti na letadle, která ovlivňuje letovou způsobilost nebo bezpečný provoz letadla, včetně nouzových systémů, a jakékoliv poruchy, závady nebo nesprávné činnosti v kabině nebo kuchyňce, které ovlivňují bezpečnost

provozu letadla nebo bezpečnost osob na palubě, které jsou známé veliteli letadla. Opatření by mělo být provedeno jménem velitele letadla s datem a podpisem takového zápisu, včetně, je-li to vhodné, stavu bez závady pro souvislost záznamu. Opatření by mělo být provedeno z důvodu Osvědčení o uvolnění, které následuje odstranění závady nebo jakékoliv odložené závady nebo provedení kontroly údržby. Takové Osvědčení, které se objevuje na každé straně této části, by mělo snadno určit závadu(y), ke které se vztahuje nebo konkrétní kontrolu údržby, je-li to vhodné.

Je přijatelné použít alternativní zestručněné Osvědčení o uvolnění do provozu, které obsahuje prohlášení „Uvolněno do provozu dle Části-145“ namísto úplného osvědčujícího prohlášení v AMC 145.A.50 (b), odstavci 1. Je-li použito alternativní zestručněné osvědčení o uvolnění do provozu, úvodní část technického deníku by měla obsahovat příklad úplného osvědčujícího prohlášení uvedeného v AMC 145.A.50 (b), odstavci 1.

vi. množství načerpaného paliva a oleje a množství paliva, které je k dispozici v každé nádrži, nebo soustavě nádrží, na začátku a konci každého letu; zajistit uvádění množství ve stejných jednotkách, jak množství paliva, které má být načerpáno, tak paliva, které je skutečně načerpáno; poskytovat čas, kdy bylo zahájeno pozemní odmrazování a/nebo ochrana proti námraze a typ aplikované tekutiny, včetně směšovacího poměru kapalina/voda [a veškeré další informace požadované postupy provozovatele, které by umožnily posouzení, zda jsou požadovány prohlídky a/nebo odstranění zbytků kapaliny pro odmrazování nebo ochranu proti námraze, které by mohly ohrozit letovou bezpečnost.]

vii. podpis předletové prohlídky

Kromě výše uvedeného může být nezbytné zaznamenat následující doplňkové informace:

- doba použitá během zvláštních rozsahů výkonu motoru, kde použití takového výkonu motoru ovlivňuje životnost motoru nebo modulu motoru;
- počet přistání, kde přistání ovlivňuje životnost letadla nebo letadlového celku;
- počty letů nebo počty letů s přetlakováním, kde takový počet ovlivňuje životnost letadla nebo letadlového celku.

POZNÁMKA 1: V případě, kdy je Část 3 uspořádána jako více-oddílová s „vyjímatelnými částmi“, potom by měly takové „vyjímatelné“ části obsahovat všechny výše uvedené informace, v případě, že je to vhodné.

POZNÁMKA 2: Část 3 by měla být navržena tak, že jedna kopie každé strany může zůstat v letadle a jedna kopie může být ponechána na zemi až do ukončení letu, ke kterému se vztahuje.

POZNÁMKA 3: Uspořádání Části 3 by mělo být rozděleno tak, aby jasně ukázalo, co se požaduje vyplnit po letu a co se požaduje vyplnit při přípravě před příštím letem.

Část 4 by měla obsahovat podrobnosti o všech odložených závadách, které ovlivňují nebo mohou ovlivnit bezpečný provoz letadla a z tohoto důvodu by měly být známé veliteli letadla. Na každé straně této části by mělo být předtištěno jméno provozovatele a pořadové číslo strany a mělo by být zajištěno zaznamenání následujícího:

- i. vzájemný odkaz pro každou odloženou závadu tak, že původní závada může být zjištěna ve zvláštním oddílu záznamové strany Části 3,.
- ii. původní datum výskytu události odložené závady.
- iii. výťah z podrobných informací o závadě
- iv. podrobnosti o provedení případné opravy a její Osvědčení o uvolnění do provozu nebo jasný vzájemný odkaz na dokument, který obsahuje podrobnosti o konečné opravě.

Část 5 by měla obsahovat jakékoliv nezbytné informace pro podporu údržby, které potřebuje znát velitel letadla. Takové informace by mohly obsahovat údaje jak kontaktovat technickou údržbu, jestliže vzniknou problémy při provozu na trati, atd.

[Rozhodnutí č. 2010/006/R, 07. 09. 2010]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC M.A.306(b)

Systém technického deníku provozovatele

Systém technického deníku letadla může být buď v papírové podobě nebo počítačový systém nebo kombinace obou způsobů, přijatelných pro příslušný úřad.

V případě počítačového systému, by měl obsahovat program bezpečnostní ochrany proti možnému narušení databáze neoprávněnou osobou.

AMC M.A.307(a)

Převod záznamů zachování letové způsobilosti letadla

V případě, že vlastník/provozovatel ukončí svou činnost, veškeré uchované záznamy zachování letové způsobilosti by měly přejít na nového vlastníka/provozovatele nebo být uskladněny.

„Trvalý převod“ obecně nezahrnuje pronájem letadla bez posádky, pokud je doba trvání nájemní smlouvy menší než 6 měsíců. Nicméně příslušný úřad by měl být ujištěn, že veškeré záznamy zachování letové způsobilosti nezbytné pro trvání nájemní smlouvy jsou převedeny k nájemci nebo k nim má přístup.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Hlava D – Normy údržby**AMC M.A.401(b)****Údaje pro údržbu**

1. Kromě toho, jak je uvedeno v pododstavci 2, každá osoba nebo organizace provádějící údržbu letadla by měla mít přístup k a používat:

- a) veškeré Části související s údržbou a s tím spojené Přijatelné způsoby průkazu, společně se souvisejícími poradními materiály pro údržbu.
- b) veškeré použitelné požadavky údržby a oběžníky/vyhlášky, takové, jako normy příslušného úřadu a specifikace, které nebyly nahrazeny požadavkem, postupem nebo nařízením,
- c) veškeré použitelné Příkazy k zachování letové způsobilosti,
- d) příslušné části programu údržby letadla, Příručku údržby letadla, Příručku pro opravy, doplňkový dokument o prohlídce konstrukce, dokument o kontrole koroze, servisní bulletiny, servisní listy o provozních postupech při modifikacích, Příručku nedestruktivních zkoušek, kusovník, Přílohy k Typovému osvědčení, pokud je to požadováno pro převzetí práce, a jakýkoliv další specifický dokument údajů pro údržbu, který vydává držitel Typového nebo Doplňkového typového osvědčení, kromě toho v případě, že provozovatel nebo zákazník poskytl údaje pro údržbu, není nutné takové poskytnuté údaje uchovávat, pokud je zakázka dokončena.

2. Kromě pododstavce 1 by měla organizace, která provádí údržbu letadla, uchovávat a používat pro letadlové celky příslušné části příručky údržby dodavatele a Příručky pro opravy, servisní bulletiny, servisní dopisy a také jakýkoliv dokument vydaný držitelem Typového osvědčení jako údaje pro údržbu na jehož výrobek může být letadlový celek připevněn, je-li to vhodné, kromě toho případu, kdy provozovatel nebo zákazník poskytl údaje pro údržbu, není nutné takové poskytnuté údaje uchovávat, pokud je zakázka dokončena.

AMC M.A.401(c)**Údaje pro údržbu**

1. Zpřístupnění údajů personálu, který provádí údržbu letadla, znamená, že údaje by měly být přístupné v těsné blízkosti letadla nebo letadlového celku, na kterém je prováděna údržba, pro mechaniky a osvědčující personál k provádění údržby.

2. V případě, že je používán počítačový systém, měl by být počet počítačových stanic dostatečný ve vztahu k velikosti pracovního programu, aby umožnil snadný přístup, ledaže by počítačový systém umožňoval vytvářet kopie v papírové formě. V případě, že jsou použita čtecí zařízení/tiskárny pro mikrofilmy nebo mikrofiše, jsou použitelné podobné požadavky.

3. Úkoly údržby by měly být přepsány do technologických karet nebo do technologických postupů a rozděleny do jasného pořadí, aby zajistily záznam o vykonání úkolů údržby. Mimořádný význam má potřeba rozlišovat a stanovovat, kdy je důležitá demontáž, provedení úkolu, montáž a zkoušení. V případě zdlouhavého úkolu údržby, který vyžaduje střídání personálu k dokončení takového úkolu, může být nezbytné používat doplňkové technologické karty nebo postupy, aby se určilo, co bylo skutečně provedeno každou jednotlivou osobou. Systém technologického postupu nebo technologické karty by měl odkazovat na konkrétní úkol údržby.

4. Systém technologických karet/postupů může mít následující formu, ale nemusí se omezovat pouze na ni:

- formát, do kterého technik údržby zapisuje závadu a přijaté opatření údržby společně s informací o použitých údajích pro údržbu, včetně stavu jejího odstranění.

- palubní deník letounu, který obsahuje hlášení o závadách a přijatých opatřeních společně s informací o použitých údajích pro údržbu, včetně stavu jejich odstranění.
- kontrolní seznam vydaný výrobcem pro účely kontroly údržby (tj. 100H kontrolní seznam, Revize 5, položky 1 až 95).

5. Údaje pro údržbu jsou udržovány aktuální:

- zajištěním změnové služby,
- kontrolováním toho, že veškeré změny byly obdrženy,
- sledováním stavu změn všech údajů pro údržbu.

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.402(a) **Provádění údržby**

1. Personál, který není oprávněný k vydávání Osvědčení o uvolnění do provozu, by měl pracovat pod dohledem osvědčujícího personálu, pokud pracuje mimo rozsah organizace oprávněné k údržbě. Může pouze provádět údržbu, kterou je jeho dozor oprávněn uvolňovat, jestliže dozor sleduje provedení práce, v rozsahu nezbytném k zajištění toho, že je náležitě dokončena a jestliže je dozor snadno dostupný, osobně, ke konzultaci. V takovém případě by technici s průkazem způsobilosti měli zajistit, že každá osoba provádějící údržbu letadla nebo letadlového celku získala příslušný výcvik a nebo příslušnou předchozí praxi a je schopná vykonávat požadované úkoly, a že personál, který provádí specializované úkoly, jako třeba sváření, je kvalifikovaný v souladu s úředně uznanými normami.

2. V případě omezené údržby prováděné pilotem-vlastníkem, jak specifikuje M.A.803, každá osoba provádějící údržbu letadla v jejím vlastnictví nebo ve společném vlastnictví, za předpokladu, že je držitelem platného průkazu způsobilosti pilota s příslušnou typovou nebo třídní kvalifikací, může provádět omezené úkoly údržby příslušející pilotu-vlastníkovi v souladu s Dodatkem VIII Přílohy I (Část-M) nařízení (ES) č. 2042/2003.

3. Všeobecné normy údržby a kontroly použité k samostatným úkolům údržby by se měly shodovat s doporučenými normami a postupy organizace odpovědné za typový návrh, které jsou obvykle vydávány v Příručkách údržby.

Při nedostatku norem údržby a kontroly vydaných organizací odpovědnou za typový návrh by měl být personál údržby odkázán na příslušné normy letové způsobilosti letadla a postupy vydané nebo používané jako poradenský materiál Agenturou nebo příslušným úřadem. Používané normy údržby by měly obsahovat metody, techniky a postupy pro údržbu letadla a jeho celků, přijatelné pro Agenturu nebo příslušný úřad.

4. Nezávislé prohlídky.

4.1. Pokud je stanovena potřeba nezávislé prohlídky, mělo by být postupováno podle pokynů pro zachování letové způsobilosti [výrobce].

4.2. Při nedostatku norem údržby a kontroly vydaných organizací odpovědnou za typový návrh, by měly být úkoly údržby vyžadující montáž nebo jakékoliv narušení řídicího systému, které by v případě objevení chyby mohlo mít za následek poruchu, nesprávnou činnost nebo závadu ohrožující bezpečný provoz letadla, považovány za úkoly údržby citlivé na bezpečnost letu, které vyžadují nezávislou prohlídku. Řídicí systém je systém letadla, kterým je měněna trať letu, letová poloha nebo hnací síla, včetně řízení letu, motoru a vrtule, souvisejících systémů řízení a s tím spojených provozních mechanismů.

4.3. Nezávislé prohlídky by měly provádět alespoň dvě osoby, k zajištění bezchybné montáže, uzavření a účelu činnosti. Technický záznam prohlídek by měl před tím, než je vydáno konkrétní Osvědčení o uvolnění do provozu, obsahovat podpisy obou osob.

4.3.1. Nezávislá prohlídka je prohlídka provedená nejprve oprávněnou osobou, která schválí podpisem uvolnění údržby a bere na sebe plnou odpovědnost za uspokojivé dokončení práce před

tím, než je následně zkontrolována druhou nezávislou kvalifikovanou osobou, která potvrdí záznam o uspokojivém dokončení práce a že nebyly nalezeny žádné nedostatky.

4.3.2. Druhá nezávislá kvalifikovaná osoba nevydává uvolnění údržby, proto není požadováno, aby byla držitelem osvědčujících práv. Nicméně by měla být vhodně kvalifikována k provádění prohlídky.

4.4. Pokud je práce dokončena pod kontrolou organizace oprávněné k údržbě, měla by mít organizace postupy k prokázání, že podpisující osoby absolvovaly výcvik a získaly praxi na konkrétních kontrolovaných systémech řízení.

4.5. Pokud je práce přebírána nezávislým osvědčujícím personálem podle M.A.801(b)2, měla by být kvalifikace a praxe druhé nezávislé kvalifikované osoby přímo stanovena osobou osvědčující údržbu, která bere v úvahu individuální výcvik a praxi. Nemělo by být přijatelné pro osvědčující personál, který podepisuje uvolnění, aby ukázal osobě, která provádí nezávislou prohlídku, jak provádět prohlídku v době, kdy je práce dokončena.

4.6. Ve zkratce – měly by být brány v úvahu zejména následující úkoly údržby, pokud jsou kontrolovány systémy řízení letadla, které byly narušeny:

- zástavba, seřízení a nastavení prvků řízení letu.
- zástavba motorů, vrtulí a rotorů letadla.
- generální oprava, cejchování nebo seřízení letadlových celků takových, jako motorů, vrtulí, převodů a převodových skříní.

Ohled by měl být brán také na:

- předchozí zkušenosti z chyb údržby, které závisí na následcích závady.
- informace vycházející ze „systému hlášení událostí“

4.7. Pokud jsou kontrolovány systémy řízení, které podstoupily údržbu, osoba, která podepisuje uvolnění údržby a osoba, která provádí nezávislou prohlídku, by měly brát samostatně v úvahu následující body:

- všechny části systému, které byly momentálně rozpojeny nebo narušeny, by měly být zkontrolovány z důvodu správné montáže a zajištění.
- systém jako celek by měl být zkontrolován z důvodu úplné nebo volné pohyblivosti v celém rozsahu.
- lana by měla být správně napnutá s přiměřenou vůlí v pomocných ukotveních.
- funkce systému řízení jako celku by měla být prohlédnuta, aby se zajistilo, že ovládací prvky pracují ve správném smyslu.
- jestliže je systém řízení zdvojený, aby poskytoval zálohování, měl by být každý systém kontrolován zvlášť.
- pokud jsou různé systémy řízení propojeny tak, že se ovlivňují navzájem, měla by být kontrolována všechna vzájemná působení v průběhu plného rozsahu použitelného řízení.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.402(b) Provádění údržby

Při provádění údržby je požadováno, aby personál používal nářadí, vybavení a zkušební přístroje nezbytné k zajištění dokončení práce v souladu se schválenými normami údržby a kontroly. Pravidelná prohlídka, servis nebo cejchování by měla být v souladu s pokyny výrobců

vybavení/zařízení. Veškeré nářadí, které vyžaduje cejchování, by mělo být zjištěné podle schválené normy.

[V této souvislosti znamená „úředně uznané normy“, normy stanovené nebo uveřejněné úředním orgánem, ať už má nebo nemá právní subjektivitu, které jsou široce uznávány odvětvím letecké dopravy jako normy znamenající dobrý postup.]

[Rozhodnutí č. 2006/11/R, 25. 12. 2006]

Jestliže organizace odpovědná za dotčený typový návrh doporučuje speciální vybavení nebo zkušební přístroje, měl by personál používat doporučené vybavení nebo přístroje nebo podobné vybavení přijatelné pro příslušný úřad.

Při provádění veškeré práce by měly být používány materiály takové jakosti a takovým způsobem, že stav letadla a jeho celků bude po údržbě alespoň stejný s jeho původním nebo náležitě modifikovaným stavem (s ohledem na aerodynamické funkce, pevnost konstrukce, odolnost vůči vibracím a jiné zhoršení vlastností, které ovlivňují letovou způsobilost).

AMC M.A.402(d) Provádění údržby

Pracovní prostředí by mělo být vhodné pro provedení úkolu údržby tak, aby nebyla snížena pracovní schopnost personálu.

- a) Teplota by měla být udržována tak, aby mohl personál vykonávat požadované úkoly bez příliš vysokého nepohodlí.
- b) Znečištění ve vzduchu (například prach, srážky, částice barev, piliny) by mělo být udržováno na minimu, aby se zajistilo, že plochy letadla/ letadlových celků nejsou znečištěné, jestliže to není možné, veškeré citlivé systémy by měly být utěsněny, dokud nejsou obnoveny přijatelné podmínky.
- c) Osvětlení by mělo být odpovídající, aby zajistilo, že každá prohlídka a úkol údržby může být proveden účinně.
- d) Úrovně hluku by neměly dovolovat zvýšení k úrovni, která by rušila personál, který provádí prohlídku, jestliže to není možné, měl by tento personál provádět prohlídky s vybavením ke snížení nadměrného hluku.

AMC M.A.402(e) Provádění údržby

Provozní prostory by měly poskytovat vhodné prostředí pro veškerou plánovanou údržbu. To může vyžadovat hangáry pro letadla, které jsou nejen k dispozici, ale také dostatečně velké pro plánovanou údržbu.

Dílny pro letadlové celky by měly být dostatečně velké, aby poskytly dostatečnou kapacitu pro letadlové celky, u kterých má být provedena údržba.

Ochranou před povětrnostními vlivy se myslí, že konstrukce hangáru nebo dílny pro letadlové celky by měla být standardní, která zabraňuje přístupu deště, krup, námrazy, sněhu, větru a prachu, atd., měly by být podle normy.

AMC M.A.403(b) Závady letadla

Zjišťování jak příčiny, tak jakéhokoliv nebezpečného účinku každé závady nebo kombinace závad, které by mohly ovlivnit bezpečnost letu, by mělo být provedeno za účelem zahájení jakéhokoliv nezbytného vyšetřování a rozborů nezbytných k určení základní příčiny závady.

AMC M.A.403(d)
Závady letadla

Veškeré odložené závady by měl znát pilot/letová posádka, kdykoliv je to možné, před jejich příchodem do letadla.

Odložené závady by měly být přeneseny do technologických postupů na příští příslušnou kontrolu údržby a každá odložená závada, která není opravena během kontroly údržby, by měla být znovu zapsána do nového záznamového listu odložených závad. Mělo by být zachováno původní datum závady.

Nezbytné letadlové celky nebo součásti, které jsou potřeba k opravě závady, by měly být dostupné nebo přednostně objednané a zastavěné při nejbližší příležitosti.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Hlava E – Letadlové celky**AMC M.A.501(a)****Zástavba**

1. K zajištění toho, že je letadlový celek ve vyhovujícím stavu, by měla osoba, uvedená v M.A.801 nebo organizace oprávněná k údržbě, provést kontroly a přezkoušení.
2. Provedení výše uvedených kontrol a přezkoušení by mělo být uskutečněno před zástavbou letadlového celku do letadla.
3. Následující seznam, i když neúplný, obsahuje typické kontroly, které mají být provedeny:
 - a) kontrola všeobecného stavu letadlových celků a jejich zabalení ve vztahu k poškození, které by mohlo ovlivnit celistvost letadlových celků;
 - b) kontrola, jestli nevypršela skladovací doba/životnost letadlového celku;
 - c) kontrola, jestli jsou položky dodány v příslušném obalu, s ohledem na typ letadlového celku: například správný ATA 300 nebo obal pro elektrostaticky citlivá zařízení, je-li to nezbytné;
 - d) kontrola, že letadlový celek má vhodně zastavěny všechny záslepky a uzávěry, které zabraňují poškození nebo vnitřnímu znečištění. Lepicí páska by neměla být použita k zakrytí elektrických kontaktů nebo spojek potrubí/otvorů vedení tekutin, protože zbytek lepidla může izolovat kontakty a znečistit hydraulické nebo palivové jednotky.
4. Formulář 1 EASA (Viz také Část-M Dodatek II) slouží k uvolňování letadlových celků po výrobě a k uvolnění práce údržby provedené na těchto letadlových celcích podle oprávnění příslušného úřadu a k povolení zástavby sejmutých letadlových celků z jednoho letadla/letadlového celku do jiného letadla/ letadlového celku.
5. Pro účel Části-M může být k formuláři 1 EASA rovnocenným dokumentem:
 - a) uvolňující dokument vydaný organizací podle podmínek oboustranné dohody podepsané Evropským společenstvím;
 - b) uvolňující dokument vydaný organizací schválenou podle podmínek oboustranné dohody o údržbě JAA, dokud nebude nahrazena odpovídající dohodou podepsanou Evropským společenstvím;
 - c) formulář 1 JAA vydaný před 28. listopadem 2004 organizací oprávněnou podle JAR-145 Úřadem s plným členstvím v JAA;
 - d) v případě nových letadlových celků, které byly uvolněny výrobcem před tím, než vyhověl Části-21, by měl být k letadlovému celku přiložen formulář 1 JAA vydaný organizací oprávněnou podle JAR-21 Úřadem státu s plným členstvím v JAA a v rámci systému vzájemného uznávání JAA;
 - e) formulář 1 JAA vydaný před 28. zářím 2005 výrobní organizací oprávněnou příslušným úřadem v souladu s národními předpisy;
 - f) formulář 1 JAA vydaný před 28. zářím 2008 organizací k údržbě oprávněnou příslušným úřadem v souladu s národními předpisy;
 - g) uvolňující dokument přijatelný pro příslušný úřad podle ustanovení oboustranné dohody mezi příslušným úřadem a třetí zemí, dokud ji nenahradí odpovídající dohoda podepsaná Evropskou unií. Toto ustanovení je platné pod podmínkou, že jsou dohody

mezi příslušným úřadem a třetí zemí předloženy Komisi a dalším příslušným úřadům v souladu s Článkem 9 Nařízení (ES) č. 1592/2002;

- h) uvolňující dokument vydaný podle podmínek popsanych v Článku 4, bodě 4, nařízení (ES) č. 2042/2003;
- i) odstavce (f) a (g) se netýkají prostředí údržby podle Části-145.

6. Jakákoliv položka ve skladu bez formuláře 1 EASA nebo rovnocenného nemůže být zastavěna do letadla, které je zapsané v leteckém rejstříku příslušného úřadu, pokud není formulář 1 EASA vydán pro takovou položku příslušně oprávněnou organizací v souladu s bodem AMC M.A.613(a).

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.501(b)

Zástavba

1. Formulář 1 EASA určuje letovou způsobilost [] stavu letadlových celků. Blok [12] „Poznámky“ na formuláři 1 EASA v některých případech obsahuje podstatné informace, které souvisejí s letovou způsobilostí (Viz také Část-M Dodatek [II]) a z kterých mohou vyplývat příslušné nezbytné činnosti.

2. K zástavbě vyměněného letadlového celku[] by mělo dojít pouze pokud je osoba uvedená v M.A.801 nebo organizace k údržbě podle M.A. Hlavy F [nebo Části-145] přesvědčená, že takový letadlový celek[] splňuje požadované normy z hlediska výroby nebo údržby, je-li to vhodné.

3. Osoba uvedená v M.A.801 nebo organizace oprávněná k údržbě podle M.A. Hlavy F [nebo Části-145] by se měla přesvědčit, že zmíněný letadlový celek splňuje schválené údaje/normy takové, jako požadovaný návrh a modifikační normy. To může být dosaženo odkazem na kusovník držitele [(Doplňkového)] typového osvědčení nebo výrobce nebo jiné schválené údaje (tj. servisní bulletin). Pozornost by také měla být věnována zajištění vyhovění použitelným Příkazům k zachování letové způsobilosti a stavu součástí s omezenou provozní lhůtou, které jsou zastavěny v letadlovém celku.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2009/006/R, 31. 03. 2009]

AMC M.A.501(c)

Zástavba

1. Normalizované součásti jsou

a. součásti vyrobené v úplném souladu se specifikací, kterou stanovuje průmysl, Agentura, příslušný úřad nebo jinou vládní specifikací, která zahrnuje projektování, výrobu, zkoušení a kritéria pro přijetí a jednotné požadavky na označování. Specifikace by měla zahrnovat veškeré informace nezbytné k vytvoření a prověření shody součástí. Měla by být vydána tak, aby každá strana mohla součást vyrobit. Příklady specifikací jsou National Aerospace Standards (NAS), Army-Navy Aeronautical Standard (AN), Society of Automotive Engineers (SAE), SAE Sematec, Joint Electron Device Engineering Council, Joint Electron Tube Engineering Council, American National Standards Institute (ANSI), EN Specifications atd.

b. Pro kluzáky a motorové kluzáky nepožadované přístroje a/nebo vybavení certifikované podle ustanovení CS 22.1301(b), pokud tyto přístroje nebo vybavení sami o sobě nebo svými účinky na kluzák a jeho provoz nepředstavují bezpečnostní riziko, jsou-li zastavěny, pracují, pracují nesprávně nebo nepracují vůbec.

„Požadovaný“ ve výrazu „nepožadovaný“, jak je použit výše, znamená požadovaný použitelným předpisem letové způsobilosti (CS 22.1303, 22.1305 a 22.1307) nebo požadovaný příslušnými provozními předpisy a použitelnými pravidly létání nebo požaduje-li to uspořádání letové provozu (např. odpovídá v určitém řízeném vzdušném prostoru).

Příklady vybavení, které může být považováno za normalizované součásti jsou elektrické variometry, relativní příčné sklonoměry, snímače celkové energie, tlakové nádoby (pro variometry), dokluzoměry, navigační počítače, zařízení pro sběr údajů/barograf/kamera bodu návratu, stěrače povrchu a protisrážkové systémy.

Vybavení, které musí být schváleno v souladu s předpisem letové způsobilosti, musí splňovat použitelný ETSO nebo rovnocenný dokument a není považováno za normalizovanou součást (např. kyslíkové vybavení).

2. K označování součástí jako normalizované, může držitel Typového osvědčení vydat Příručku normalizovaných součástí přijatou příslušným úřadem držitele původního Typového osvědčení nebo může vytvořit odkaz v kusovníku na národní/mezinárodní specifikaci (takovou, jako standardní dioda/kondenzátor atd.), jedná-li se u konkrétních součástí o specifikaci, která není určena výhradně pro letecký průmysl.

3. Dokumentace, která provází normalizované součásti, by se měla jasně vztahovat ke konkrétním součástem a obsahovat prohlášení o shodě a také jak výrobní, tak dodavatelský zdroj. Některý materiál je předmětem zvláštních podmínek takových, jako skladovací podmínky, omezené provozní lhůty atd. a toto by měla obsahovat dokumentace a/nebo obal materiálu.

4. Formulář 1 EASA nebo rovnocenný dokument není obvykle vydáván, proto by neměl být vyžadován.

[Rozhodnutí č. 2006/14/R, 27. 12. 2006]

AMC M.A.501(d)

Zástavba

1. Spotřební materiál je jakýkoliv materiál, který se používá pouze jednorázově – jako maziva, tmely, směsi, barvy, chemická barviva, těsnící materiály, atd.

2. Nezpracovaný materiál je jakýkoliv materiál, který vyžaduje další zpracování, aby se vyrobila součást letadlového celku – jako kovy, plasty, dřevo, tkaniny, atd.

3. Nezpracovaný i spotřební materiál by měl být přijat pouze pokud vyhovuje požadované specifikaci. Vyhovující materiál nebo jeho obal by měl být označen podle specifikace a, kde je to vhodné, číslem dávky.

4. Dokumentace přiložená k veškerému materiálu by se měla jasně vztahovat ke konkrétnímu materiálu a obsahovat prohlášení o shodě a také jak výrobní, tak dodavatelský zdroj. Některý materiál je předmětem zvláštních podmínek, jako skladovacích podmínek, omezené provozní lhůty atd., a toto by měla obsahovat dokumentace a/nebo obal materiálu.

5. Formulář 1 EASA nebo rovnocenný [by neměl být] vydáván pro takový materiál, proto by neměl být vyžadován. Specifikace materiálu jsou obvykle stanoveny v údajích držitele [(Doplňkového)] typového osvědčení, kromě případu, kdy Agentura nebo příslušný úřad neodsouhlasí jinak.

6. [Položky zakoupené v dávkách (spojovací/upevňovací součástky) by měly být dodávány v obalu. Obal by měl uvádět příslušnou specifikaci/standard, Typové číslo (P/N), číslo dávky a počet položek. Dokumentace, která je přiložená k materiálu, by měla obsahovat příslušnou specifikaci/standard, P/N, číslo dávky, dodávané množství a výrobní zdroje. Jestliže je materiál získáván z rozdílných dávek, měla by být dodána dokumentace pro každou dávku.]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2009/006/R, 31. 03. 2009]

AMC M.A.502

Údržba letadlových celků

Sejmutí a zástavba letadlových celků na letadle jsou považovány za údržbu letadla a ne za údržbu letadlového celku. V důsledku toho nejsou pro tento případ požadavky bodu M.A.502 uplatňovány.

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

**[AMC M.A.502(b) a (c)
Údržba letadlových celků**

Body M.A.502(b) a (c) dovolují organizacím k údržbě, které nejsou držiteli odpovídající kvalifikace B/C, a nezávislému osvědčujícímu personálu vykonávat určitou údržbu letadlových celků, podmíněnou souhlasem:

- úřadu odpovědného za dozor nad organizací údržby (odkazovaný v bodě M.1, odst. 2 pro organizace k údržbě podle M.A. Hlavy F nebo v bodě 145.1 pro organizace k údržbě podle Části-145); nebo
- úřadu členského státu zápisu do rejstříku v případě, že je údržba prováděna nezávislým osvědčujícím personálem.

Výše uvedené by mělo být příslušným úřadem povoleno pouze v případě jednoduché údržby letadlového celku, kdy je příslušný úřad přesvědčen, že je osvědčující personál vhodně kvalifikovaný a je dostupné náležité nářadí a pracovní prostory. Je důležité poznamenat, že pro složitější údržbu letadlového celku mohou být vyžadovány zvláštní kvalifikace a získaný průkaz způsobilosti technika údržby podle Části-66 nemusí postačovat.]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

**AMC M.A.504(a)
Řízení letadlových celků neschopných provozu**

Letadlový celek je stále neschopný provozu, dokud není přijato rozhodnutí podle AMC M.A.605(c) 6.

**AMC M.A.504(b)
Řízení letadlových celků neschopných provozu**

1. Osvědčující personál podle M.A.801(b)(2) [a M.A.801(c)] nebo organizace oprávněná k údržbě podle Oddílu A Hlavy F [Části-145], která provádí údržbu, by měla zajistit řádné označení všech letadlových celků neschopných provozu.

2. Stav letadlového celku neschopného provozu by měl být jasně doložen na štítku společně s údaji, které identifikují letadlový celek, a jakoukoliv informací použitelnou k definování nezbytných činností, které mají být přijaty. Takové informace by měly být uvedeny, je-li to vhodné, v provozních dobách, ve stavu údržby, stavu konzervace, v počtu hlášených poruch, závad nebo nesprávných činností nebo vystavení nepříznivým podmínkám vnějšího prostředí, jestliže byl letadlový celek zapojen v letecké nehodě/incidentu nebo jí/jím byl ovlivněn. Měly by být poskytnuty prostředky k zabránění nežádoucího oddělení takového štítku od letadlového celku.

3. Osvědčující personál podle M.A.801(b)(2) [a M.A.801(c)], který provádí údržbu letadla, by měl odeslat, se souhlasem vlastníka/nájemce letadla, každý letadlový celek neschopný provozu k řízenému uskladnění do organizace oprávněné k údržbě podle Oddílu A Hlavy F nebo Části-145 [nebo převést uchování letadlových celků na samotného vlastníka podle podmínek stanovených v bodě M.A.504(b).

„Zabezpečené místo pod řízením organizace oprávněné k údržbě“ znamená zabezpečené místo, jehož ochrana je odpovědností organizace oprávněné k údržbě. To může zahrnovat prostory vybudované organizací na místech jiných než jsou hlavní provozní prostory údržby. Tato místa by měla být určena v odpovídajících postupech organizace oprávněné k údržbě.]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.504(c)**Řízení letadlových celků neschopných provozu – nepoužitelné letadlové celky**

1. následující typy letadlových celků by měly být typicky klasifikovány jako nepoužitelné:
 - a) letadlové celky s neopravitelnou závadou, ať už viditelnou nebo neviditelnou pouhým okem;
 - b) letadlové celky, které nesplňují konstrukční specifikace a nemohou dostát shody s takovými specifikacemi;
 - c) letadlové celky, které jsou předmětem neschválené modifikace nebo přepracování, které je nevratné;
 - d) součásti s osvědčenou omezenou lhůtou, které dosáhnou nebo přesáhnou jejich osvědčenou omezenou lhůtu, nebo s chybějícími či neúplnými záznamy;
 - e) letadlové celky, které nemohou být navráceny do letově způsobilého stavu následkem vystavení extrémním silám, žáru nebo nepříznivému vnějšímu prostředí.
 - f) letadlové celky, pro které nemůže být dosažena shoda s platnými Příkazy k zachování letové způsobilosti;
 - g) letadlové celky, pro které se nemohou vyhledat záznamy zachování letové způsobilosti a/nebo nelze vysledovat výrobce.

2. Je obvyklé, že majitelé letadlových celků v praxi využívají likvidaci nepoužitelných letadlových celků prodejem, znehodnocením, nebo převedením takových položek. V některých případech se tyto položky znovu objevily v prodeji a v platných katalozích částí pro leteckou veřejnost. Nesprávné ohodnocení stavu letadlových celků a postup, díky kterému se položky zdají být provozuschopné, měl za následek používání nevyhovujících nezužitkovatelných letadlových celků. Proto by měla organizace, která likviduje nepoužitelné letadlové celky, rozvážit možnost pozdějšího nesprávného ohodnocení takových letadlových celků a jejich prodání jako letadlových celků provozuschopných. Měla by být vyžadována záruka k zajištění toho, že nepoužitelné letadlové celky jsou likvidovány způsobem, který nedovolí, aby se vrátily do provozu.

AMC M.A.504(d) 2**Řízení letadlových celků neschopných provozu**

1. Znehodnocení by mělo být provedeno způsobem, kterým se letadlové celky stanou trvale nepoužitelnými pro jejich původní plánované použití. Znehodnocené letadlové celky by se neměly dát přepracovat nebo obnovit zakrývacím nátěrem, aby poskytly dojem, že jsou provozuschopné, třeba opětovným pokovením, zkrácením a obnovením závitu dlouhých šroubů, sváření, vyrovnáním, strojním obráběním, čištěním, leštění, nebo přebarvením.
2. Znehodnocení může být provedeno jedním nebo kombinací následujících postupů:
 - a) rozdrčením,
 - b) spálením,
 - c) sejmutím hlavních příchytok/koncovek nebo dalších integrálních prvků
 - d) trvalým zdeformováním součástí,
 - e) vyříznutím otvorů řezacím hořákem nebo pilou,
 - f) roztavením
 - g) rozřezáním na mnoho malých částí,

- h) jakoukoliv další metodou přijatelnou pro příslušný úřad nebo Agenturu, na základě posuzování případ od případu.

3. Následující postupy jsou příklady znehodnocení, které jsou často méně úspěšná, protože nemusí být trvalá:

- a) značení raznicí nebo vibračním popisem,
- b) nastříkání barvou,
- c) malé deformace, znehodnocení zářezy nebo úderem kladiva,
- d) označení štítkem nebo značkami,
- e) vrtáním malých otvorů,
- f) rozřezání pouze na dvě části.

4. Vzhledem k tomu, že by měli výrobci, kteří vyrábějí schválené letadlové celky, udržovat záznamy výrobních čísel letadlových celků s „ukončenou“ osvědčenou omezenou lhůtou nebo dalších kritických letadlových celků, organizace, která znehodnocuje letadlový celek, by měla prvotnímu výrobcí poskytnout štítek s údaji a/nebo výrobní číslo a konečný stav letadlového celku.

AMC M.A.504(e)

Řízení letadlových celků neschopných provozu

Organizace údržby se může rozhodnout, se souhlasem vlastníka letadlového celku, uvolnit nezužítkovatelný letadlový celek pro legitimní neletecké použití, takové, jako je výcvik a vzdělávání, výzkum a vývoj. V takovém případě nemusí být znehodnocení vhodné. Následující postupy by měly být použity k zabránění návratu letadlového celku do systému leteckých dodávek:

- a) trvalé označení nebo orazítkování letadlového celku, jako „NEPOUŽITELNÉ“(inkoustové razítko není přijatelná metoda);
- b) odstranění původního číselného označení součástí;
- c) odstranění identifikačního štítku s údaji;
- d) udržování systému sledování nebo zodpovědnosti, prostřednictvím výrobního čísla nebo jiného jedinečného údaje, k zaznamenání převáděných nezužítkovatelných letadlových celků;
- e) včetně písemných postupů, které se týkají likvidace těchto letadlových celků v jakékoliv smlouvě nebo dohodě o převádění takových letadlových celků.

POZNÁMKA: Nepoužitelné letadlové celky by neměly být uvolněny jakékoliv osobě nebo organizaci, o které je známo, že vrací nepoužitelné letadlové celky zpět do systému leteckých dodávek, kvůli možnému ohrožení bezpečnosti.

Hlava F – Organizace k údržbě**AMC M.A.601****Rozsah**

Organizace oprávněná k údržbě může být oprávněná provádět údržbu letadel/letadlových celků, kterým nebylo Agenturou vydáno Typové osvědčení.

AMC M.A.602**Žádost**

Žádost by měla být provedena na formuláři 2 EASA (Dodatek IX k AMC M.A.602 a AMC M.A.702) nebo rovnocenném, přijatelném pro příslušný úřad.

Formulář 2 EASA platí pro žádost jak pro organizace podle M.A. Hlavy F, Část 145 a taky podle M.A. Hlavy G. Organizace, které podávají žádost o několik oprávnění, mohou použít jeden formulář 2 EASA.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.603(a)**Rozsah oprávnění**

Následující tabulka určuje kapitolu normy ATA 2200 pro zařazení letadlového celku kategorie C. [Pokud příručka pro údržbu (nebo rovnocenný dokument) nevychází z kapitol ATA, odpovídající předměty i přesto platí pro příslušnou kvalifikaci C.]

TŘÍDA	KVALIFIKACE	KAPITOLY ATA
LETADLOVÉ CELKY JINÉ NEŽ CELÉ MOTORY NEBO APU	C1 Klimatizace	21
	C2 Automat. říz. letadla	22
	C3 Komunikace a navigace	23 – 24
	C4 Dveře – Otvory	52
	C5 Elektr. zdroje a osvětlení	24 – 33 [– 85]
	C6 Vybavení	25 – 38 – 44 – 45 – 50
	C7 Motor – APU	49 – 71 – 72 – 73 – 74 – 75 – 76 – 77 – 78 – 79 – 80 – 81 – 82 – 83
	C8 Řízení letadla	27 – 55 – 57.40 – 57.50 – 57.60 – 57.70
	C9 Palivo	28 – 47
	C10 Vrtulníky – Rotory	62 – 64 – 66 – 67
	C11 Vrtulníky – Transmise	63 – 65
	C12 Hydraulika	29
	C13 Indikační/záznamové systémy	31 – 42 – 46
	C14 Příst.zařízení	32
	C15 Kyslík	35
	C16 Vrtule	61
	C17 Pneumatické a podtlakové systémy	36 – 37
	C18 Ochrany proti námraze/ dešti/ požáru	26 – 30
	C19 Okna	56
	C20 Konstrukce draku	53 – 54 – 57.10 – 57.20 – 57.30
	C21 Vodní přítěž	41
	C22 Zvýšení tahu	84

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[AMC M.A.603(c)]
Rozsah oprávnění

1. Souhlas příslušného úřadu s výrobou součástí organizací oprávněnou k údržbě by měl být úředně schválen prostřednictvím schválení podrobných postupů v Příručce organizace údržby. Tyto přijatelné způsoby průkazu obsahují zásady a podmínky, které by se měly brát v úvahu při přípravě přijatelného postupu.
2. Výroba, prohlídka, montáž a zkoušení by mělo být zřetelné v rámci technické a procedurální způsobilosti organizace oprávněné k údržbě.
3. Schválené údaje nezbytné k výrobě součástí jsou schválené buď [Agenturou], držitelem Typového osvědčení, držitelem oprávnění projekční organizace podle Části-21 nebo držitelem Doplnkového typového osvědčení.
4. Položky vyrobené organizací oprávněnou k údržbě mohou být používány pouze organizací v průběhu generální opravy, údržby, modifikací nebo opravy letadla/letadlových celků, když probíhají práce v rámci jejich vlastního provozního prostoru. Povolení vyrábět neznamená Oprávnění k výrobě nebo k externímu dodávání a součásti nesplňují podmínky pro certifikaci na formuláři 1 EASA. Toto také platí pro velký převod nebo přebytek zásob, v kterých jsou místně vyrobené součásti fyzicky oddělené a vyřazené od jakékoliv certifikované dodávky.
5. Výroba součástí, modifikačních souprav atd. pro pokračující dodávku a/nebo prodej nesmí být prováděna podle oprávnění podle M.A. Hlavy F.
6. Údaje předepsané v odstavci 3 smí zahrnovat postupy oprav, které se týkají výroby součástí. V případě, že jsou údaje o takových součástech dostatečné k usnadnění výroby, smí být součásti vyrobeny organizací oprávněnou k údržbě. Pozornost [by měla] být věnována k zajištění toho, zda údaje obsahují podrobnosti o číslování součástí, rozměrech, materiálech, technologiích, jakýchkoliv speciálních výrobních technikách, specifikacích speciálních nezpracovaných materiálů, nebo/a nový požadavek na prohlídku a zda má organizace oprávněná k údržbě nezbytnou kvalifikaci. Tato kvalifikace by měla být definována prostřednictvím obsahu Příručky organizace údržby. Kde jsou ve schválených údajích definovány speciální technologie nebo kontrolní postupy, které nejsou k dispozici v organizaci oprávněné k údržbě, nemůže taková organizace vyrábět součást dokud ji držitel Typového/Doplnkového typového osvědčení neposkytne schválenou alternativu.
7. Příklady výroby podle rozsahu oprávnění v M.A. Hlava F mohou zahrnovat, ale nemusí se omezit pouze na následující:
 - a) výroba pouzder ložiska, objímek a vložek na vyrovnání vůle v ložisku,
 - b) výroba prvků pomocné konstrukce a panelů potahu,
 - c) výroba táhel řízení,
 - d) výroba ohebných a neohebných potrubí,
 - e) výroba ohebných izolačních trubek elektrických kabelů a montáž,
 - f) tvarování nebo obrábění panelů z kovových plechů pro opravy.

POZNÁMKA: Je nepřijatelné vyrábět jakoukoliv položku podle modelu/vzoru, dokud není vyhotoven technický výkres, který obsahuje jakékoliv nezbytné výrobní technologie a který je přijatelný pro příslušný úřad.

8. V případě, že držitel Typového osvědčení nebo organizace oprávněná k výrobě připravuje vytvoření dostupných úplných údajů, které nejsou odkazovány v letadlových příručkách nebo servisních bulletinech, ale poskytují výrobní výkresy pro položky, které jsou uvedeny v seznamech součástí, není taková výroba považována za výrobu v rámci rozsahu oprávnění podle M.A. Hlavy F pokud není příslušným úřadem odsouhlaseno jinak v souladu s postupem, předepsaným v Příručce organizace údržby.

9. Prohlídka a označení

Každá místně vyrobená součást by měla být podrobena prohlídce samostatně a nejlépe nezávisle na a před jakoukoliv prohlídkou její zástavby. Prohlídka musí stanovit úplné vyhovění příslušným výrobním údajům a součást musí být jednoznačně označena jako způsobilá k používání prostřednictvím prohlášení o shodě se schválenými údaji. Musí být udržovány dostatečné záznamy veškerých takových výrobních technologiích včetně tepelného zpracování a konečných prohlídek. Všechny součásti, kromě těch, které nemají dostatek prostoru, by měly mít na sobě číslo součásti, které se jasně vztahuje k výrobním údajům/údajům o prohlídce. Doplněním čísla součásti by měla být vyznačena totožnost organizace oprávněné k údržbě na součásti pro účely výsledovatelnosti.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC M.A.604

Příručka organizace údržby

1. Dodatek IV k těmto AMC poskytuje popis struktury přijatelné Příručky organizace údržby pro malou organizaci s méně než 10 pracovníky údržby.

2. Výklad organizace údržby, jak je stanoven v Části-145, poskytuje popis struktury přijatelné Příručky organizace údržby pro větší organizace s více než 10 pracovníky údržby v závislosti na velikosti a složitosti organizace.

AMC M.A.605(a)

Provozní prostory

1. Není-li hangár majetkem organizace podle M.A. Hlavy F, může být nezbytné požadovat prokázání pronájmu. Kromě toho bude nutno prokázat dostatečnost hangárového prostoru k vykonávání plánované údržby zpracováním plánu prohlídek letadel v hangáru, vzhledem k programu údržby. Plán prohlídek letadel v hangáru musí být pravidelně aktualizován.

Pro balóny a vzducholodě nemusí být provozní prostory vyžadovány v případě, že může být vhodnější provést údržbu pláště a spodního vybavení (koš balónu, hořáky, gondola vzducholodě, apod.) mimo provozní prostory, pod podmínkou, že může být údržba provedena v souladu s bodem M.A.402. Pro složité opravy nebo údržbu letadlových celků, které vyžadují vydání formuláře 1 EASA, by měly být zajištěny vhodné schválené dílny. Provozní prostory a podmínky prostředí vyžadované pro prohlídku a údržbu by měly být definovány v Příručce organizace údržby.

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

2. Ochrana před povětrnostními vlivy se vztahuje k obvyklým, převládajícím, místním povětrnostním vlivům, které se mohou vyskytnout během libovolného ročního období. Konstrukce hangáru pro letadla a dílen pro údržbu letadlových celků by měla zabránit vnikání deště, krupobití, námrazy, sněhu, větru, prachu apod. Podlahy hangáru pro letadla a dílen pro letadlové celky by měly být opatřeny povrchovou úpravou k omezení vzniku prachu.

3. Personálu, který provádí údržbu letadla, by měl být poskytnut prostor, kde může řádným způsobem studovat pokyny údržby a úplné záznamy zachování letové způsobilosti.

AMC M.A.605(b)

Provozní prostory

Je přijatelné sloučit kterékoliv nebo všechny výše uvedené požadavky do jedné kanceláře za předpokladu, že personál bude mít dostatečný prostor pro vykonávání přidělených úkolů.

AMC M.A.605(c)

Provozní prostory

1. Skladovací prostor pro provozuschopné letadlové celky by měl být čistý, dobře větraný, suchý a k omezení účinků kondenzace udržovaný na stálé teplotě. Pro ty letadlové celky, uvedené ve zveřejněných doporučeních, by měla být dodržována skladovací doporučení výrobců.

2. Měly by být poskytovány vhodné skladové regály a měly by být dostatečně pevné, aby udržely letadlové celky a aby zajistily dostatečnou nosnost pro velké letadlové celky tak, aby během skladování nedošlo k jejich poškození.
3. Veškeré letadlové celky by měly zůstat zabaleny v ochranných obalech ke snížení nebezpečí jejich poškození nebo koroze v průběhu skladování. Měl by být používán systém skladovacích lhůt a identifikačních štítků k identifikaci letadlových celků.
4. Oddělení znamená skladování letadlového celku neschopného provozu na samostatném zabezpečeném místě od letadlových celků použitelných.
5. Oddělení a řízení každého letadlového celku neschopného provozu by mělo být zajištěno podle vztahujících se postupů přijatých takovou organizací.
6. Postupy by měly být definovány organizací, která vytvoří proces rozhodování o stavu letadlových celků neschopných provozu. Tento postupu by měl alespoň určit následující:
 - postavení a odpovědnosti osob, které řídí proces rozhodování;
 - popis procesu rozhodování k výběru mezi prováděním údržby, skladováním nebo znehodnocením letadlového celku;
 - výsledovatelnost rozhodnutí
7. Jakmile byly letadlové celky nebo materiály neschopné provozu označeny jako nepoužitelné v souladu s M.A.504(c), měla by organizace stanovit zabezpečenou zónu, ve které oddělí takové položky a zabráni neoprávněnému přístupu. Nepoužitelné letadlové celky by měly být řízeny prostřednictvím postupu, který zajistí, že u těchto letadlových celků proběhne příslušná konečná likvidace podle M.A.504(d) nebo (e). Měla by být určena osoba odpovědná za zavedení tohoto postupu.

AMC M.A.606(a)**Požadavky na personál**

Pokud jde o odpovědného vedoucího, je jím obecně myšlen ten nejvyšší výkonný ředitel organizace oprávněné k údržbě podle M.A. Hlavy F, který z titulu své funkce má celkovou odpovědnost za chod organizace (zejména včetně finanční). Odpovědný vedoucí může být odpovědným vedoucím pro více než jednu organizaci a není požadováno být bezpodmínečně znalý technických záležitostí. Když odpovědný vedoucí není nejvyšší výkonný ředitel, potom příslušný úřad bude vyžadovat zajištění, že takový odpovědný vedoucí má přímý přístup k nejvyššímu výkonnému řediteli a má dostatečné finanční prostředky na údržbu.

AMC M.A.606(b)**Požadavky na personál**

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

1. V závislosti na velikosti organizace lze činnosti rozdělit pod jednotlivé vedoucí nebo je jakýmkoliv způsobem spojovat.
2. Organizace k údržbě by měla mít, v závislosti na rozsahu oprávnění, vedoucího údržby letadel, vedoucího dílen, všichni by měli být podřízeni odpovědnému vedoucímu. V malých organizacích k údržbě může být kterýkoli vedoucí také odpovědným vedoucím a může být také vedoucím údržby letadel nebo dílen.
3. Vedoucí údržby letadel je odpovědný za zajištění toho, že veškerá požadovaná údržba, včetně všech odstraněných závad během údržby, byla provedena podle plánů a norem jakosti, předepsaných v této Části. Vedoucí údržby letadel rovněž odpovídá za veškerá nápravná opatření, vyplývající z kontroly organizace požadované M.A.616.

4. Vedoucí dílen odpovídá za zajištění toho, že veškerá práce na letadlových celcích je prováděna podle norem předepsaných touto Částí a rovněž odpovídá za veškerá nápravná opatření, vyplývající z kontroly organizace požadované M.A.616.

5. Bez ohledu na příklady názvů v pododstavci 2-4 může organizace použít jakékoli názvy pro výše uvedené řídicí funkce, ale měla by příslušnému úřadu oznámit jejich názvy a osoby vybrané pro výkon těchto funkcí.

AMC M.A.606(c)

Požadavky na personál

1. Všechny jmenované osoby by měly obvyklým způsobem doložit vyhovění příslušnému úřadu, měly by mít příslušnou praxi a kvalifikace, které jsou uvedeny v odstavci 2.1 až 2.5 níže.

2. Všechny jmenované osoby by měly mít:

2.1. praktickou zkušenost a odbornou znalost v uplatňování norem bezpečnosti v letectví a postupy bezpečnosti práce v údržbě;

2.2. úplné znalosti:

a) Části-M a každých souvisejících požadavků nebo postupů;

b) Příručky organizace údržby;

2.3. pětiletou praxi v letectví, z které by alespoň 3 roky měly být praktické zkušenosti v údržbě.

2.4. znalosti příslušného(příslušných) typu(ů) letadla(letadel) nebo letadlových celků, na kterých je prováděna údržba. [Tyto znalosti mohou být prokázány záznamy v příslušných dokladech nebo přezkoušením provedeným příslušným úřadem. Toto přezkoušení by mělo být zaznamenáno.

Výcvikové kurzy by měly minimálně odpovídat úrovni znalostí rovnocenné Úrovní 1 (Obecné seznámení) dle Dodatku III k Části-66 a mohou být poskytnuty organizací dle Části-147, výrobcem nebo jakoukoliv jinou organizací přijatelnou pro příslušný úřad.]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

2.5. znalosti norem údržby.

AMC M.A.606(d)

Požadavky na personál

1. Je podmínkou, aby veškerý personál vyhověl postupům organizace, které jsou stanoveny v Příručce organizace údržby, které přísluší jejich povinnostem.

2. Mít dostatečný personál znamená, že organizace oprávněná k údržbě zaměstnává nebo uzavírá smlouvu se zaměstnanci, třeba i na základě bezplatné výpomoci, pro očekávanou pracovní zátěž při údržbě.

3. Personál s dočasně uzavřenou subdodavatelskou smlouvou znamená, že osoba je zaměstnána jinou organizací a je uzavřena smlouva s touto organizací pro organizaci oprávněnou k údržbě.

AMC M.A.606(e)

Požadavky na personál

1. Kvalifikace personálu zapojeného v údržbě by měla být posouzena prostřednictvím hodnocení „pod dohledem“ a/nebo zkoušky ve vztahu k jeho konkrétnímu pracovnímu zařazení v organizaci dříve, než je mu povolena práce bez dohledu.

2. Měl by být proveden a zaznamenán dostatečný počáteční a opakovací výcvik k zajištění zachování kvalifikace.

AMC M.A.606(f)

Požadavky na personál

1. Nedestruktivní zkoušení (zkoušky) podmiňující zachování letové způsobilosti znamená zkoušení (zkoušky) stanovené držitelem Typového osvědčení letadla, motoru nebo vrtule v údajích pro údržbu podle ustanovení M.A.304(b) pro letadla/letadlové celky v provozu za účelem zajištění zachování způsobilosti výrobku, aby bezpečně pracoval.

2. Příslušnou kvalifikační způsobilostí je míněna úroveň 1, 2 nebo 3, jak je určeno Evropskou normou EN 4179, v závislosti na vykonávání nedestruktivního zkoušení (zkoušek), které je třeba provádět.

3. Nehledě na skutečnost, že personál úrovně 3 (Level 3) má být kvalifikovaný podle EN 4179, a to ke stanovení a autorizaci metod, postupů atd., není tomuto personálu dovoleno odchýlit se od způsobů a postupů vydaných držitelem Typového osvědčení/výrobcem v podobě údajů o zachování letové způsobilosti, tak jako v příručkách nedestruktivních zkoušek nebo servisních bulletinů, ledaže by příručka nebo servisní bulletin výslovně takovou odchylku dovolily.

4. Přes všeobecné odkazy v EN 4179 pro národní odbornou komisi pro nedestruktivní zkoušení (NDT) v oblasti letectví, by veškeré zkoušení (zkoušky) mělo být prováděno personálem nebo organizacemi pod všeobecným dohledem této komise. Jestliže neexistuje komise pro nedestruktivní zkoušky, zkoušení (zkoušky) by mělo být prováděno personálem nebo organizacemi pod všeobecným dohledem národní odborné komise pro nedestruktivní zkoušení členského státu, kterou určil příslušný úřad.

5. Zvláštní nedestruktivní zkouška znamená jednu zkoušku nebo více zkoušek z následujících: kapilární metodu zjišťování vad barevnou indikací, magnetickou metodu zjišťování vad, defektoskopii na podkladě vířivých proudů, ultrazvukovou a radiografickou defektoskopii včetně rentgenových paprsků a gama paprsků.

6. Navíc je třeba poznamenat, že existují nové metody a tyto budou zdokonalovány, ale neomezují se jen na termografii a podobné metody (jako například metoda detekce povrchových vad laserem-shearografie), které nejsou specifikovány EN 4179. Do doby, do které je sjednaná norma platná, by měl být takový postup prováděn v souladu s doporučeními pro konkrétní vybavení výrobců včetně procesu výcviku a zkoušení k zajištění způsobilosti personálu v souladu s postupy.

7. Organizace oprávněná k údržbě, která provádí zkoušky podmiňující zachování letové způsobilosti, by měla stanovit postupy pro kvalifikační předpoklady na nedestruktivní zkoušky.

8. Boroskopie a další metody, jako například metoda poklepu (tapping), jsou nedestruktivní kontroly spíše než nedestruktivní zkoušky. Přes toto rozlišení by organizace oprávněná k údržbě měla stanovit postupy k zajištění toho, že personál, který provádí a vyhodnocuje tyto kontroly, je řádně vyškolen a je zhodnocena jeho způsobilost k tomuto procesu. Nedestruktivní kontroly, které nejsou považovány jako nedestruktivní zkoušky podle M.A. Hlavy F, nejsou uvedeny na seznamu v Dodatku IV k Části-M pod třídou způsobilosti D1 zapsány.

9. Zmíněné normy, metody, výcvik a postupy by měly být přesně stanoveny v Příručce organizace údržby.

10. Personál, který má v úmyslu provádět a/nebo kontrolovat nedestruktivní zkoušení (zkoušky), pro které nebyl kvalifikovaný před vstupem v účinnost Části-M, by měl být kvalifikovaný v souladu s EN 4179.

[11. V této souvislosti znamená „úředně uznané normy“, normy stanovené nebo uveřejněné úředním orgánem, ať už má nebo nemá právní subjektivitu, které jsou široce uznávány odvětvím letecké dopravy jako normy znamenající dobrý postup.]

[Rozhodnutí č. 2006/11/R, 25. 12. 2006]

AMC M.A.606(h)(2)**Požadavky na personál**

1. Z důvodu vydání omezeného oprávnění osvědčujícího personálu by měl být velitel letadla držitelem buď průkazu způsobilosti dopravního pilota (ATPL) nebo průkazu způsobilosti obchodního pilota (CPL) nebo rovnocenného národního průkazu přijatelného pro příslušný úřad, pro daný typ letadla. Navíc je omezené oprávnění osvědčujícího personálu podmíněno tím, že příručka organizace údržby obsahuje postupy zaměřující se na následující:

- a) dokončení odpovídajícího výcviku v požadavcích údržby a letové způsobilosti.
- b) dokončení odpovídajícího typového výcviku pro specifické úkoly na letadle. Typový výcvik by měl trvat dostatečnou dobu, aby bylo zajištěno, že účastník úplně porozuměl úkolům, které mají být dokončeny a měl by zahrnovat výcvik v používání souvisejících údajů pro údržbu.
- c) dokončení procedurálního výcviku.

Výše uvedené postupy by měly být stanoveny v Příručce organizace údržby a schválené příslušným úřadem.

2. Typické úkoly, které mohou být uvolněny do provozu a/nebo provedeny velitelem letadla, který je držitelem průkazu způsobilosti ATPL nebo CPL, jsou méně významná údržba nebo jednoduché kontroly zahrnující následující:

- a) výměna vnitřního osvětlení, přímo žhavených a bleskových výbojek.
- b) zajišťování krytů a opětovná zástavba kontrolních panelů s rychlým přístupem.
- c) výměna funkčního vybavení; např. upevnění nosítek, dvojité řízení, FLIR (čelní termovizor), dveře, fotografické vybavení, atd.
- [d] prohlídka a odstranění zbytků kapaliny pro odmrazování nebo ochranu proti námraze, včetně sejmutí/uzavření panelů, krytů nebo krytek, které jsou snadno přístupné, ale nevyžadující použití speciálního nářadí.]
- [e] jakákoliv kontrola/výměna zahrnující jednoduché techniky odpovídající těmto AMC a odsouhlasené příslušným úřadem.

3. Oprávnění by mělo mít omezenou platnost na 12 měsíců následovanou dostatečným opakovacím výcvikem na příslušném typu letadla.

[Rozhodnutí č. 2010/006/R, 07. 09. 2010]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.607**Osvědčující personál**

1. Přiměřená znalost příslušných letadel a/nebo letadlového(letadlových) celku(ů), které je třeba udržovat společně s přidruženými organizačními postupy, znamená, že daná osoba absolvovala výcvik nebo má příslušné praktické zkušenosti v údržbě na typu letadla a v příslušných organizačních postupech tak, že tato osoba pochopila funkci výrobku, je obeznámena s nejběžnějšími závadami s jejich doprovodnými následky.

2. Je požadováno, aby veškerý osvědčující personál byl ohodnocen z hlediska způsobilosti, kvalifikace a schopnosti týkající se zamýšlených povinností z hlediska osvědčování. Způsobilost a schopnost mohou být hodnoceny při práci pod dohledem další osvědčující osoby po dostatečně dlouhou dobu tak, aby bylo dosaženo závěru. Dostatečná doba může být třeba jen několik týdnů, jestliže daná osoba plně vykonává příslušnou práci. Osoba nepotřebuje být hodnocena v celém spektru zamýšlených povinností. Když byla osoba získána z jiné organizace oprávněné k údržbě a v této organizaci byla osvědčující osobou, potom je dostačující akceptovat písemné potvrzení od předchozí organizace.

3. Organizace by měla uchovávat kopie veškerých dokumentů, které dokládají kvalifikační předpoklady a současnou praxi.

[]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.607(c)**Osvědčující personál**

1. O každé osvědčující osobě by měl být veden záznam, obsahující tyto minimální informace:
 - a) jméno;
 - b) datum narození;
 - c) základní výcvik;
 - d) typový výcvik;
 - e) pokračovací výcvik;
 - f) speciální výcvik
 - g) praxe;
 - h) kvalifikace významné pro oprávnění;
 - i) rozsah [a číslo oprávnění personálu];
 - j) datum prvního vydání oprávnění;
 - k) datum ukončení platnosti oprávnění, je-li platnost omezena;

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

2. Přístup k systému by mělo mít minimum oprávněných osob, aby záznamy nemohly být měněny nepovoleným způsobem a aby neoprávněné osoby neměly přístup k důvěrným záznamům.
3. Příslušnému úřadu by měl být poskytnut přístup k záznamům na požádání.

AMC M.A.608(a)**Letadlové celky, vybavení a nářadí**

1. Jakmile žadatel o oprávnění podle M.A. Hlavy F stanovil zamýšlený rozsah oprávnění k uvážení příslušnému úřadu, musí prokázat, že veškeré nářadí a vybavení, které je předepsané schválenými údaji údržby, je v případě potřeby dostupné.
2. Požaduje se, aby každé toto nářadí a vybavení bylo jasně určeno a jmenovitě zapsáno v seznamu, včetně jakéhokoliv osobního nářadí a vybavení, které organizace odsouhlasila k použití.
3. Organizace by měla pro nářadí, které se používá občas, zajistit, že je kontrolováno ve lhůtách údržby nebo cejchování, jak je požadováno.

AMC M.A.608(b)**Letadlové celky, vybavení a nářadí**

1. Řízení takového nářadí a vybavení vyžaduje, aby organizace měla postup pro pravidelné provádění prohlídky/ošetření a, je-li to vhodné, pro cejchování takových položek a značení pro uživatele, že daný prostředek nemá prošlou lhůtu žádných prohlídek, ošetření nebo cejchování. K tomu je nezbytný jasný systém označování veškerého nářadí, vybavení a zkušebního zařízení štítky (nálepkami) s informací, na kdy je předepsáno provést příští prohlídku, ošetření či cejchování nebo, že daná položka není schopna provozu z jiného důvodu, který by nemusel být zřejmý. Pro veškeré nářadí a vybavení s požadovanou přesností by měl být veden seznam společně se záznamy o cejchování a použitých normách.
2. Pravidelné prohlídky, ošetření či cejchování by měly být prováděny v souladu s pokyny výrobce vybavení, vyjma případu, kdy organizace oprávněná k údržbě podle M.A. Hlavy F může prokázat výsledky, že v určitém případě je vhodná jiná časová lhůta.

3. V této souvislosti znamená „úředně uznané normy“ normy stanovené nebo uveřejněné úředním orgánem, ať už má, nebo nemá právní subjektivitu, které jsou široce uznávány odvětvím letecké dopravy jako normy znamenající dobrý postup.

[Rozhodnutí č. 2006/11/R, 25. 12. 2006]

AMC M.A.609 **Údaje pro údržbu**

Jestliže organizace používá údaje pro údržbu poskytnuté zákazníkem, rozsah oprávnění uvedený v Příručce organizace údržby by měl být omezen na jednotlivé letadlo a pokrytý smlouvami, které jsou podepsány těmito zákazníky, pokud není organizace držitelem svého vlastního úplného souboru údajů pro údržbu pro tento typ letadla.

AMC M.A.610 **Zakázky údržby**

„Písemná zakázka“ může mít následující formu, ale nemusí se omezovat pouze na ni:

- formální dokument nebo formulář stanovující práci, která má být provedena. Tento formulář může být zajištěn organizací k řízení zachování letové způsobilosti, která řídí letovou způsobilost letadla nebo organizací k údržbě vykonávající práci nebo samotným vlastníkem/provozovatelem.
- zápis do palubního deníku letadla stanovující závadu, která má být odstraněna.

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.613(a) **Osvědčení o uvolnění letadlového celku do provozu**

1. Letadlový celek, na kterém byla prováděna údržba mimo letadlo, vyžaduje pro takovou údržbu vydání Osvědčení o uvolnění letadlového celku do provozu a druhé Osvědčení o uvolnění do provozu, pokud jde o správnou zástavbu na letadle, když se tato činnost uskuteční.

[Pokud organizace provádí údržbu letadlového celku používaného pro vlastní potřebu, nemusí být v závislosti na interních postupech pro uvolňování do provozu, stanovených v Příručce organizace údržby, formulář 1 EASA vyžadován.]

2. V případě uskladněných letadlových celků předcházejících vydání Části-145, Části-M a Části-21 a neuvolněných formulářem 1 EASA nebo rovnocenným v souladu s M.A. 501(a) nebo schopných provozu sejmutých z letadla, které bylo vyřazeno z provozu, tento odstavec poskytuje doplňkové pokyny, které se vztahují k podmínkám, za kterých může být vydán formulář 1 EASA.

2.1. Formulář 1 EASA může být vydán pro letadlový celek, který byl:

- [udržován před nabytím účinnosti Části-145 nebo Části-M nebo byl vyroben před nabytím účinnosti Části-21;]
- používaný na letadle a sejmutý v provozuschopném stavu. Například zahrnují letadlové celky najatých nebo zapůjčených letadel.
- sejmutý z letadla, které bylo vyřazeno z provozu, nebo z letadla, které bylo zapojeno v neobvyklých událostech, jakou jsou letecké nehody, incidenty, tvrdá přistání nebo zásahy blesku.
- letadlové celky, na kterých byla provedena údržba neoprávněnou organizací.

2.2. Příslušně kvalifikovaná organizace k údržbě podle M.A. Hlavy F smí vydat formulář 1 EASA, jak je podrobně popsáno v pododstavcích 2.5 až 2.9 v těchto Přijatelných způsobech průkazu, je-li to vhodné, v souladu s postupy podrobně popsány v Příručce, která je schválena příslušným úřadem. Příslušně kvalifikovaná organizace k údržbě podle M.A. Hlavy F je odpovědná za zajištění toho, že byla přijata veškerá opatření, aby se zajistilo, že pouze schváleným a provozuschopným letadlovým celkům je vydáván formulář 1 EASA podle tohoto odstavce.

2.3. Pouze pro účely tohoto odstavce 2, příslušně kvalifikovaná znamená, organizaci se schválenou třídou kvalifikace pro typ letadlového celku nebo výrobku, ve kterém může být zastavěn.

2.4. Formulář 1 EASA vydaný v souladu s tímto odstavcem 2, by měl být vydán s podpisem v bloku [14b] a prohlášením „Zkontrolováno“ v bloku [11]. Navíc by měl blok [12] stanovit:

2.4.1. kdy a kým byla provedena poslední údržba;

2.4.2. jestli je letadlový celek nepoužitý a kdy a kým byl letadlový celek vyroben, s propojovacím odkazem na jakoukoliv původní dokumentaci, která může být přiložena k formuláři;

2.4.3. seznam všech známých příkazů k zachování letové způsobilosti, oprav a modifikací, které mají být zapracovány. Jestliže nejsou známy žádné příkazy k zachování letové způsobilosti nebo opravy, mělo by tak být uvedeno.

2.4.4. podrobnosti o životnosti použité pro součásti s omezenou provozní lhůtou vzhledem k jakémukoliv spojení únavy, generální opravy nebo skladovací doby letadlového celku;

2.4.5. odkaz na konkrétní záznam předešlé údržby pro každý letadlový celek, který má vlastní záznamy předešlé údržby, pokud záznam obsahuje podrobnosti, které by mohly být jinak požadovány v bloku [12]. Záznamy předešlé údržby a protokol o převímce nebo prohlášení by měly být připojeny k formuláři 1 EASA, jsou-li platné.

2.5. Nové/nepoužívané letadlové celky

2.5.1. Každému nepoužívanému letadlovému celku ve skladu bez formuláře 1 EASA, až do vstupu v účinnost Části-21, který byl vyroben organizací schválenou příslušným úřadem v tomto období, může být formulář 1 EASA vydán organizací příslušně kvalifikovanou k údržbě podle M.A. Hlavy F. Formulář 1 EASA by měl být vydán v souladu s následujícími pododstavci, které by měly být součástí postupů v rámci Příručky organizace údržby.

POZNÁMKA 1: Mělo by se rozumět, že uvolnění skladovaného ale nepoužívaného letadlového celku v souladu s tímto odstavcem představuje uvolnění po údržbě podle M.A. Hlavy F, a ne uvolnění po výrobě podle Části-21. Není zamýšleno obcházet postup uvolňování po výrobě, schválený členským státem pro součásti a montážní podskupiny pro montáž na vlastních výrobních linkách výrobců.

- a) Schválená zkušební zpráva nebo prohlášení by mělo být dostupné pro všechny používané i nepoužívané letadlové celky, které podléhají zkoušení po výrobě nebo údržbě, je-li to vhodné.
- b) Letadlový celek by měl být zkontrolován z důvodu vyhovění pokynům výrobce a omezení pro skladování a stavu, včetně jakýchkoliv požadavků pro omezené provozní lhůty, zpomalovačů, řízení klimatu a speciálních skladovacích kontejnerů. Kromě toho, nebo při nedostatku specifických skladovacích pokynů, by měly letadlové celky být zkontrolovány kvůli poškození, korozi a netěsnostem, k zajištění dobrého stavu.
- c) Měla by být stanovena skladovací doba pro každou skladovanou součást s omezenou lhůtou.

2.5.2. Jestliže není možné zajistit dostatečné vyhovění všem příslušným podmínkám předepsaným v pododstavci 2.5.1. (a) až (c) včetně, letadlový celek by měl být rozebrán příslušně kvalifikovanou organizací a podroben kontrole pro zapracování příkazů k zachování letové způsobilosti, oprav a modifikací a prohlédnut/zkoušen v souladu s [údaji pro údržbu], ke stanovení přijatelného stavu a, je-li to významné, vyměnění všech těsnění, mazacích hmot a součástí s omezenou lhůtou. V rámci vyhovujícího dokončení po smontování může být vydán formulář 1 EASA s prohlášením o tom, co bylo provedeno a zahrnující odkaz na [údaje pro údržbu].

2.6. Použité letadlové celky sejmuté z provozuschopného letadla.

2.6.1. Provozoschopným letadlovým celkům sejmutým z letadla, které je zapsané v leteckém rejstříku členského státu, může být vydán formulář 1 EASA prostřednictvím příslušně kvalifikované organizace za podmínky vyhovění tomuto odstavci.

- a) Organizace by měla zajistit, že letadlový celek byl sejmut z letadla příslušně kvalifikovanou osobou.
- b) Letadlový celek je možné považovat za provozuschopný pouze, jestliže poslední lety se zastavěným letadlovým celkem neodhalily žádné chyby letadlového celku/souvisejícího systému.
- c) Letadlový celek by měl být zkontrolován z důvodu vyhovujícího stavu zahrnující zejména poškození, korozi nebo netěsnost a vyhovění jakýmkoliv doplňkovým [údajům pro údržbu].
- d) Záznamy letadla by měly být prozkoumány z důvodu jakýchkoliv neobvyklých událostí, které mohly ovlivnit provozuschopnost letadlového celku, jako jsou letecké nehody, incidenty, tvrdá přistání nebo zásahy bleskem. V žádném případě nesmí být formulář 1 EASA vydán v souladu s tímto odstavcem 2.6, jestliže nelze vyloučit, že byl letadlový celek vystaven extrémnímu zatížení, teplotě nebo ponoření, které by mohlo ovlivnit jeho provoz.
- e) Záznam předešlé údržby by měl být dostupný pro všechny použité sériové letadlové celky.
- f) Mělo by být stanoveno vyhovění všem známým modifikacím a opravám.
- g) Měly by být stanoveny letové hodiny/počty letů/přistání včetně doby od generální opravy, je-li to vhodné, každé součásti s omezenou provozní lhůtou.
- h) Mělo by být stanoveno vyhovění všem použitelným Příkazům k zachování letové způsobilosti.
- i) V případě uspokojivého vyhovění tomuto odstavci 2.6.1., může být vydán formulář 1 EASA a měl by obsahovat informace, které předepisuje odstavec 2.4., včetně informace, z kterého letadla byl letadlový celek sejmut.

2.6.2. Provozoschopným letadlovým celkům sejmutým z letadla, které je zapsané v leteckém rejstříku státu, který není členským státem, může být vydán formulář 1 EASA pouze, jestliže jsou letadlové celky najímány nebo vypůjčeny z organizace oprávněné k údržbě podle M.A. Hlavy F, která si zachovává řízení stavu letové způsobilosti letadlového celku. Formulář 1 EASA může být vydán a měl by obsahovat informace, které předepisuje odstavec 2.4., včetně informace, z kterého letadla byl letadlový celek sejmut.

2.7. Použité letadlové celky sejmuté z letadla vyřazeného z provozu.

Provozoschopným letadlovým celkům sejmutým z letadla, které je zapsané v rejstříku Členského státu, a které je vyřazeno z provozu, může být vydán formulář 1 EASA organizací oprávněnou k údržbě podle M.A Hlavy F ve shodě s tímto odstavcem.

- a) Letadla vyřazená z provozu jsou někdy rozebrána na náhradní díly. To je považováno za činnost údržby a mělo by to být provedeno pod vedením organizace oprávněné podle M.A. Hlavy F, a to podle pracovních postupů, které schválil příslušný úřad.
- b) Letadlovým celkům vhodným k zástavbě, které jsou sejmuty z takového letadla, může být příslušně kvalifikovanou organizací po dostatečném zhodnocení vydán formulář 1 EASA.
- c) Pro zhodnocení je minimálně potřeba vyhovět normám uvedených v odstavcích 2.5 a 2.6, je-li to vhodné. Toto by mělo, je-li to známo, obsahovat možnou potřebu pro

přistoupení k plánované údržbě, která může být nezbytná k vyhovění platnému programu údržby pro letadlo, do kterého má být letadlový celek zastavěn.

- d) Bez ohledu na to, jestli letadlo vlastní Osvědčení letové způsobilosti nebo ne, organizace odpovědná za osvědčování každého sejmutého letadlového celku by se měla ujistit, že způsob, kterým byly letadlové celky sejmuty a skladovány, jsou kompatibilní s normami, které požaduje M.A. Hlava F.
- e) Měl by být vytvořen podrobný plán pro řízení postupu demontáže letadla. Demontáž by měla být provedena příslušně kvalifikovanou organizací pod dohledem osvědčujícího personálu, který zajistí, že letadlové celky jsou sejmuty a zdokumentovány podrobným způsobem v souladu s příslušnými údaji pro údržbu a plánem demontáže.
- f) Veškeré zaznamenané závady letadla by měly být přezkoumány a brány v úvahu možné vlivy, jak na obvyklé tak na záložní funkce sejmutých letadlových celků.
- g) Specializovaná dokumentace řízení má být používána, je-li podrobná, s plánem demontáže, k usnadnění zaznamenávání všech činností údržby a sejmutí letadlových celků provedených během procesu demontáže. Letadlové celky, které jsou shledány neschopnými provozu, mají být jako takové označeny a odděleny až do rozhodnutí o přijatých opatřeních. Záznamy údržby provedené k určení provozuschopnosti jsou formální částí předešlé údržby letadlového celku.
- h) Mají být používány vhodné provozní prostory podle M.A. Hlavy F pro sejmutí a uskladnění sejmutých letadlových celků, které zahrnují vhodné podmínky okolního prostředí, osvětlení, přístupové vybavení, letadlové nářadí a skladovací prostory pro práci, které má být provedena. Přestože to může být přijatelné pro letadlové celky, které mají být sejmuté, měly by být dané místní podmínky okolního prostředí, bez výhody uzavřeného prostoru pro další demontáž (je-li požadována) a uskladnění letadlových celků v souladu s doporučením výrobce.

2.8. Použité letadlové celky, na kterých provádí údržbu organizace neoprávněná v souladu s M.A. Hlavou F nebo Částí-145.

Použitým letadlovým celkům, na kterých provádí údržbu organizace neoprávněná podle [Části-M.] Hlavy F nebo Části-145, by měla být věnována náležitá pozornost před přijetím takových letadlových celků. V takových případech by měla organizace příslušně kvalifikovaná k údržbě oprávněná podle M.A. Hlavy F stanovit podmínky vyhovění pro:

- a) demontáž letadlového celku pro dostatečnou kontrolu v souladu s příslušnými údaji pro údržbu,
- b) výměnu všech letadlových celků s omezenou provozní lhůtou, pokud není dostupná používaná dostačující evidence lhůt a/nebo letadlové celky jsou v nevyhovujícím stavu.
- c) znovu smontování a přezkoušení letadlových celků, je-li to nezbytné,
- d) dokončení všech certifikačních požadavků, jak předepisuje bod M.A.613

V případě použitých letadlových celků udržovaných opravárenskou stanicí schválenou dle FAA Part-145 (USA) nebo schválenou organizací k údržbě dle TCCA CAR573 (Kanada), které nejsou držiteli EASA oprávnění dle Části-145 nebo M.A. Hlavy F, mohou být podmínky popsané v bodech (a) až (d) výše nahrazeny následujícími podmínkami:

- a) [dostupností 8130-3 (FAA) nebo TCCA 24-0078 (TCCA) nebo Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou formulář 1 (TCCA)],
- b) ověřením vyhovění všem použitelným příkazům k zachování letové způsobilosti,

- c) ověřením, že na letadlových celcích nebyly provedeny opravy nebo modifikace, které nebyly schváleny v souladu s Částí-21.
- d) prohlídkou k zjištění vyhovujícího stavu, která zahrnuje zejména poškození, korozi nebo unikání provozních látek.
- e) vydáním formuláře 1 v souladu s ust. 2.2, 2.3 a 2.4.

Tyto zmírňující požadavky jsou založeny na skutečnosti, že důvěryhodnost může být získána pro jejich odborný potenciál a dozor příslušného úřadu, které jsou potvrzeny následujícími dokumenty:

- BASA/MIP-G Maintenance Implementation Procedures Guidance (USA)
- AAM-G Administrative Arrangement on Maintenance Guidance (Kanada)

2.9. Používání letadlových celků sejmutých z letadla zapojeného do letecké nehody nebo incidentu.

Takovým letadlovým celkům by měl být vydán formulář 1 EASA pouze, když jsou zpracovány v souladu s odstavcem 2.7 a jsou nařízeny speciální práce, včetně všech dodatečných nezbytných zkoušek a kontrol provedených po letecké nehodě nebo incidentu. Takové nařízené práce mohou požadovat vstup držitele Typového osvědčení nebo původního výrobce. Takové nařízené práce by měly být odkazovány v bloku [12].

3. Osvědčení by nemělo být vydáno pro jakýkoliv letadlový celek, pokud je známo, že letadlový celek je neschopný provozu, kromě případu, kdy letadlový celek prošel sériemi postupů údržby několika organizací oprávněných k údržbě a letadlový celek potřebuje Osvědčení předchozího postupu údržby vystavené pro další organizaci oprávněnou k údržbě k přijetí letadlového celku pro následný postup údržby. [V takovém případě by jasné prohlášení o omezení] mělo být uvedeno v bloku [12].

4. Osvědčení má být vydáno pro vývozní/dovozní účely, stejně jako pro vnitrostátní účely, a sloužit jako oficiální Osvědčení pro letadlové celky z organizací výroby/údržby pro uživatele. [] Mělo by být vydáno pouze organizací oprávněnou příslušným úřadem nebo Agenturou, je-li to vhodné, v rámci rozsahu oprávnění.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.614(a) **Záznamy údržby**

1. Řádně vytvořené a uchované záznamy poskytují vlastníkům, provozovatelům a personálu údržby informace nezbytné při řízení neplánované a plánované údržby a takové, které přispějí k eliminaci potřeby opětovné prohlídky a opětovných pracovních činností k zajištění letové způsobilosti.

Hlavním cílem je mít zabezpečené a snadno znovu dostupné záznamy s úplným a čitelným obsahem. Záznam o letadle by měl obsahovat základní podrobnosti o veškerých sériových letadlových celcích a všech dalších významných zastavěných letadlových celcích, k zajištění výsledovatelnosti dokumentace takového zastavěného letadlového celku a s tím spojených údajů pro údržbu podle M.A.304.

2. Záznamy údržby mohou být buď v papírové podobě, počítačovým systémem nebo jakákoliv kombinace obou. Záznamy by měly být stále čitelné během požadovaného období uchovávání.

3. Papírový systém by měl být ze silného materiálu, který může odolat běžnému zacházení a archivování.

4. Počítačový systém smí být používán k řízení údržby a/nebo záznamu podrobností provedené práce údržby. Počítačový systém používaný pro údržbu by měl mít alespoň jeden záložní systém, který by měl být aktualizován nejméně do 24 hodin od každé údržby. Pro každou stanici je

požadováno, aby zahrnovala bezpečnostní ochranu proti možnému narušení databáze neoprávněnou osobou.

AMC M.A.614(c) **Záznamy údržby**

Pomocné údaje pro údržbu, jsou takové specifické informace, jako údaje o opravách a modifikacích. Toto nemusí nutně vyžadovat uchovávání všech příruček údržby letadla, příruček údržby letadlových celků, kusovníků, atd., které vydává držitel Typového osvědčení nebo držitel Doplnkového typového osvědčení. Záznamy údržby se by měly vztahovat k platnému stavu změn k datu použití.

[AMC M.A.615(b)] **Práva organizace**

Bod M.A.615(b) se odvolává na možnost provedení práce jinou organizací, která není příslušně oprávněna podle M.A. Hlavy F nebo Části-145 k provádění takových úkolů.

Smyslem je povolit přijetí takových speciálních služeb údržby, jako jsou, například nedestruktivní zkoušky, povrchové úpravy, tepelné zpracování, svařování, výroba specifických součástí pro nevýznamné opravy a modifikace, atd., bez potřeby oprávnění podle Hlavy F pro tyto úkoly.

Požadavek, že organizace provádějící speciální služby musí být „vhodně kvalifikována“ znamená, že by měla splňovat oficiálně uznávané standardy nebo by měla být přijatelná pro příslušný úřad (prostřednictvím schválení Příručky organizace údržby).

„Pod dozorem organizace podle Hlavy F“ znamená, že by měla organizace podle Hlavy F přezkoumat způsobilost subdodavatelské organizace (včetně kvalifikovanosti, provozních prostor, vybavení a materiálů) a zajistit, že taková organizace:

- obdržela příslušné instrukce a údaje pro údržbu pro úkol, který má být proveden,
- vhodně zaznamenává provedenou údržbu v záznamech letové způsobilosti organizace podle Hlavy F,
- oznamuje organizaci podle Hlavy F jakékoliv odchylky nebo nedodržení shody, které vzniknou během takové údržby.

Osvědčení o uvolnění do provozu může být vydáno buď osvědčujícím personálem subdodavatele nebo organizace a vždy pod číslem oprávnění organizace podle Hlavy F. Takový personál může být obvykle zaměstnán organizací podle M.A. Hlavy F, ale může být také subdodavatelovým personálem, který splňuje standard organizace podle Hlavy F pro osvědčující personál, který je sám osobě schválen příslušným úřadem prostřednictvím Příručky organizace údržby.

Subdodavatelská organizace provádějící speciální služby by měla být uvedena na seznamu v Příručce organizace údržby organizace podle Hlavy F společně s její kvalifikovaností a souvisejícími postupy řízení.]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.616 **Kontrola organizace**

1. Hlavní cíle kontroly organizace jsou, umožnit organizaci oprávněné k údržbě zajistit, že může předat bezpečný výrobek a že organizace oprávněná k údržbě stále vyhovuje požadavkům.

2. Organizace oprávněná k údržbě by měla určit:

- 2.1. Osobu odpovědnou za kontrolu organizace; a;
- 2.2. Četnost kontrol; a;
- 2.3. Rozsah a obsah kontrol; a;

-
- 2.4. Osoby, které provedou kontroly; a;
 - 2.5. Postup pro plánování, provádění, a zpracování kontrolních nálezů; a;
 - 2.6. Postup pro zajištění nápravných činností, které jsou prováděny v příslušném časovém rámci.
3. Systém jakosti organizace, jak je stanoven v Části-145, poskytuje přijatelnou základní strukturu pro systém kontroly organizace pro organizace s více než 10 pracovníky údržby, závisící na složitosti organizace.
 4. Dodatek VIII by měl být používán k řízení kontroly organizace.

AMC M.A.617**Změny organizace oprávněné k údržbě**

Příslušnému úřadu by měly být dostatečným způsobem oznámeny jakékoliv navrhované změny, aby bylo organizaci k údržbě umožněno být stále oprávněna, pokud tak odsouhlasí příslušný úřad během jednání o jakýchkoliv uvedených změnách. Bez tohoto odstavce by měla být automaticky pozastavena platnost oprávnění, ve všech případech.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Hlava G – Organizace k řízení zachování letové způsobilosti**AMC M.A.702****Žádost**

Žádost by měla být provedena na formuláři 2 EASA ([Dodatek IX k AMC M.A.602 a AMC M.A.702]) nebo rovnocenném, přijatelném pro příslušný úřad.

Formulář 2 EASA platí pro žádost jak pro organizace podle M.A. Hlavy F, [Části-145,] tak podle M.A. Hlavy G. Organizace, které podávají žádost o [několik] oprávnění mohou použít jeden formulář 2 EASA.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.704**Výklad řízení zachování letové způsobilosti**

1. Účel výkladu řízení zachování letové způsobilosti je stanovení postupů, prostředků a metod organizace podle M.A. Hlavy G. Vyhovění jeho obsahu zajistí vyhovění požadavkům Části-M.

2. Výklad řízení zachování letové způsobilosti by měl obsahovat:

Část 0 Všeobecná organizace

Část 1 Postupy zachování letové způsobilosti

Část 2 Systém jakosti nebo kontroly organizace (co je použitelné)

Část 3 Smluvní údržba (pro provozovatele) – řízení údržby (spolupráce s organizacemi k údržbě v případě obchodní letecké dopravy)

Část 4 Postupy kontroly letové způsobilosti (jestliže jsou použitelné)

3. V případě, že organizace podle M.A. Hlavy G je oprávněná také podle jiné Části, smí být výklad nebo příručka požadovaná jinou Částí formulována na základě výkladu řízení zachování letové způsobilosti ve společném dokumentu.

Příklad pro sloučenou organizaci podle Části-145 a M.A. Hlavy G:

Výklad podle Části-145 viz odpovídající odstavce v AMC 145.A.70(a)

Část 1 Vedení

Část 2 Postupy údržby

Část L2Doplňkové postupy traťové údržby

Část 3 Systém jakosti a/nebo kontroly organizace (co je použitelné)

Část 4 Smlouvy s vlastníky/provozovateli

Část 5 Dodatky (vzor dokumentů)

Část 7 Doplněk FAA (jestliže je použitelný)

Část 8 Doplněk TCCA (jestliže je použitelný)

Část 3 by měla také pokrývat funkce předepsané v M.A.712 systém jakosti

Část 4 by měla také pokrývat smluvní údržbu (pro provozovatele) – řízení údržby (spolupráce s organizacemi k údržbě v případě neobchodní letecké dopravy)

Měly by být zavedeny doplňkové části, které pokrývají následující (*viz odpovídající odstavce v Dodatku V k AMC M.A.704, které mohou mít rozdílný systém číslování*):

Část 0 Všeobecná organizace

Část 6 Postupy řízení zachování letové způsobilosti

Část 9 Postupy kontroly letové způsobilosti (jsou-li použitelné)

Příklad sloučené organizace podle M.A. Hlavy F a M.A. Hlavy G:

Příručka organizace údržby podle M.A. Hlavy F (*viz odpovídající odstavce v Dodatku IV k AMC M.A.604, které mohou mít rozdílný systém číslování*):

Část 1 Všeobecně

Část 2 Popis

Část 3 Všeobecné postupy

Část 4 Pracovní postupy. Tato část obsahuje, mimo jiné, postupy pro kontrolu organizace.

Část 5 Dodatky

Část 4 by měla také pokrývat funkce předepsané v bodě M.A.712 Systém jakosti (nebo kontroly organizace, podle toho, co je použitelné).

Měly by být zavedeny doplňkové části, které pokrývají následující (*viz odpovídající odstavce v Dodatku V k AMC M.A.704, které mohou mít rozdílný systém číslování*):

Část 0 Všeobecná organizace

Část 6 Postupy řízení zachování letové způsobilosti

Část 7 Postupy kontroly letové způsobilosti (jsou-li použitelné)

4. Personál by měl být seznámen s těmi částmi výkladu, které se vztahují k jeho úkolům.

5. Organizace podle M.A. Hlavy G by měla určit ve výkladu, kdo je odpovědný za změny dokumentu.

6. Pokud schvalující příslušný úřad nerozhodne jinak, osoba odpovědná za řízení systému jakosti nebo za kontrolu organizace by měla být odpovědná za sledování a změny výkladu, včetně souvisejících příruček postupů, a za předložení navržených změn schvalujícímu příslušnému úřadu. Schvalující příslušný úřad může odsouhlasit postup, který stanoví, v části řízení změny textu výkladu, které druhy změn mohou být provedeny bez předchozího schválení příslušného úřadu.

7. Pro vydávání výkladu řízení zachování letové způsobilosti může provozovatel používat elektronické zpracování údajů (EDP – electronic data processing). Výklad řízení zachování letové způsobilosti by měl být vytvořen tak, aby byl dostupný pro schvalující příslušný úřad, ve formě přijatelné pro příslušný úřad. Pozornost by měla být věnována slučitelnosti systémů vydávání EDP s nezbytným rozšířením výkladu řízení zachování letové způsobilosti, jak interně tak externě.

8. Část 0 „Všeobecná organizace“ výkladu řízení zachování letové způsobilosti by měla obsahovat společný závazek organizace podle M.A. Hlavy G, podepsaný odpovědným vedoucím, který potvrzuje, že výklad řízení zachování letové způsobilosti a jakékoliv související příručky, které definují organizace, vyhovují Části-M a i nadále budou.

9. Prohlášení odpovědného vedoucího k výkladu by mělo zahrnovat záměr následujícího odstavce a v podstatě může být toto prohlášení použito beze změny. Jakákoliv úprava prohlášení by neměla pozměnit smysl:

Tento výklad definuje organizaci a postupy, na kterých je založeno oprávnění k řízení zachování letové způsobilosti podle M.A. Hlavy G příslušného úřadu*.

Tyto postupy jsou schválené níže podepsanými a měly by být splněny, je-li to použitelné, aby se zajistilo, že všechny úkoly zachování letové způsobilosti (Uvést název provozovatele) letadlového parku a/nebo všech letadel smluvně vázaných v souladu s M.A.201(e) s (Uvést název organizace) jsou provedeny včas a podle schválených norem.

Připouští se, že tyto postupy nepřeváží nutnost splnění jakéhokoliv nového nebo změněného předpisu, který je občas vydán, pokud jsou tyto nové nebo změněné předpisy v rozporu s těmito postupy.

Rozumí se, že příslušný úřad* schválí takovou organizaci, pokud je příslušný úřad* přesvědčen, že postupy a pracovní normy [jsou] dodrženy. Rozumí se, že příslušný úřad* si vyhrazuje právo pozastavit, změnit nebo zrušit platnost oprávnění organizace k řízení zachování letové způsobilosti podle M.A. Hlavy G nebo Osvědčení leteckého provozovatele (AOC), je-li to vhodné, jestliže příslušný úřad* shledá, že postupy a normy nejsou dodržovány.

Podepsáno

Datum

Odpovědný vedoucí a (uvést postavení)

Za a jménem (uvést název organizace)

* Kde je uvedeno příslušný úřad, uveďte prosím současný název organizace nebo administrativy schvalujícího příslušného úřadu, který vydává oprávnění k řízení zachování letové způsobilosti nebo AOC.

10. Kdykoliv dojde ke změně odpovědného vedoucího, je důležité zajistit, aby nový odpovědný vedoucí podepsal při nejbližší příležitosti prohlášení z odstavce 9, jako součást souhlasu schvalujícího příslušného úřadu.

Opomenutí provedení této činnosti zruší platnost oprávnění k řízení zachování letové způsobilosti podle M.A. Hlavy G nebo AOC.

11. Výklad by měl podle potřeby obsahovat informace o tom, jak organizace k řízení zachování letové způsobilosti vyhoví instrukcím CDCCL.

Dodatek V obsahuje příklad návrhu výkladu.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

[Rozhodnutí č. 2007/001/R, 20. 03. 2007]

AMC M.A.705 Provozní prostory

Kancelářské prostory v tomto případě značí takové prostory, které jejím uživatelům, ať už jde o pracovníky řízení zachování letové způsobilosti, plánování, technické dokumentace nebo pracovníky jakosti, umožní vykonávat jim stanovené úkoly způsobem, přispívajícím k dobré úrovni. V malé organizaci podle M.A. Hlavy G, může příslušný úřad souhlasit s tím, aby tyto úkoly byly řízeny z jedné kanceláře, pokud je přesvědčen, že je v ní dostatečný prostor a že každý úkol může být proveden bez přílišného rušení. Kancelářské prostory by měly také zahrnovat dostatečnou technickou knihovnu a místnost pro nahlédnutí do dokumentace.

AMC M.A.706**Požadavky na personál**

1. Osoba nebo skupina osob by měla představovat strukturu organizace k řízení zachování letové způsobilosti a být odpovědná za veškeré činnosti pro zachování letové způsobilosti. V závislosti na velikosti provozu a uspořádání organizace lze činnosti rozdělit pod jednotlivé vedoucí nebo je jakýmkoliv způsobem kombinovat. Nicméně, jestliže je do praxe zavedený systém jakosti, měla by být od ostatních činností nezávislá.

2. Skutečný počet zaměstnaného personálu a jejich nezbytné kvalifikace závisí na prováděných úkolech a tudíž závisí na velikosti a složitosti organizace (letadla pro všeobecné letectví, služební letadla, počet letadel a typů, složitosti letadel a jejich stáří a pro obchodní leteckou dopravu, síť leteckých tratí, trať nebo charterový let, ETOPS) a na množství a složitosti smluvní údržby. Proto se může počet potřebných osob a jejich kvalifikace velmi lišit od jedné organizace k druhé a jednoduchý program, který pokrývá celý rozsah, není proveditelný.

3. K umožnění toho, aby schvalující příslušný úřad odsouhlasil počet potřebných osob a jejich kvalifikace, by měla organizace provést rozbor prováděných úkolů, způsobu, který zamýšlí pro jejich rozdělení a/nebo kombinování těchto úkolů, určit jak přidělí odpovědnosti a stanovit počet normohodin a kvalifikační požadavky k provádění úkolů. Tento rozbor by měl být aktualizován při významných změnách se zřetelem na náležitý potřebný počet a kvalifikace personálu.

4. Jmenovaná osoba nebo skupina osob by měla mít:

4.1. praktické zkušenosti a odbornou znalost v uplatňování leteckých bezpečnostních norem a provozních bezpečnostních postupů.

4.2. komplexní znalosti:

- a) významných částí provozních požadavků a postupů;
- b) Provozních specifikací držitele Osvědčení leteckého provozovatele, jsou-li použitelné;
- c) potřeby a obsahu významných částí Provozní příručky držitele Osvědčení leteckého provozovatele, jsou-li použitelné;

4.3. znalosti systému jakosti;

4.4. pět let příslušné praxe, z které alespoň dva roky by měly být z leteckého průmyslu na příslušném postavení;

4.5. příslušné vysokoškolské vzdělání nebo kvalifikaci technika údržby letadel s dodatečným výcvikem přijatelným pro schvalující příslušný úřad, „příslušné vysokoškolské vzdělání“ znamená vysokoškolské vzdělání ze studia letectví, techniky, elektrotechniky, elektroniky, avioniky nebo jiného, které je významné pro údržbu a zachování letové způsobilosti letadel/letadlových celků;

Výše uvedené doporučení může být nahrazeno 5letou praxí navíc k té, která je doporučena v odst. 4.4 výše. Těchto 5 let by mělo pokrývat vhodnou kombinaci praxe v úkolech souvisejících s údržbou letadel a/nebo řízením letové způsobilosti a/nebo s dozorem těchto úkolů.

4.6. důkladnou znalost výkladu organizace řízení zachování letové způsobilosti;

4.7. znalost příslušného(příslušných) vzorového(vzorových) typu(ů) letadla(letadel) získanou prostřednictvím schváleného výcvikového kurzu. Tyto kurzy by měly minimálně odpovídat úrovni znalostí rovnocenné Úrovni 1 (Obecné seznámení) dle Dodatku III k Části-66 a mohou být poskytnuty organizací dle Části-147, výrobcem nebo jakoukoliv jinou organizací přijatelnou pro příslušný úřad.

„Příslušný vzorek“ znamená, že tyto kurzy by měly pokrývat typické systémy začleněné v letadlech, které budou součástí rozsahu oprávnění.

Pro všechny balóny a jiná letadla o MTOM 2730 kg a nižší mohou být úředně schválené kurzy nahrazeny prokázáním znalostí. Tyto znalosti mohou být prokázány záznamy v příslušných dokladech nebo přezkoušením provedeným příslušným úřadem. Toto přezkoušení by mělo být zaznamenáno.

4.8. znalost postupů údržby.

4.9. znalost příslušných předpisů.

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

[AMC M.A.706(a)]

Požadavky na personál

Funkce odpovědného vedoucího obvykle v sobě zahrnuje funkci výkonného vedoucího organizace k řízení zachování letové způsobilosti oprávněné podle M.A. Hlava G, který má na základě své pracovní funkce celkovou (zejména finanční) odpovědnost za fungování organizace. Odpovědný vedoucí smí být odpovědným vedoucím pro více organizací a není vyžadováno, aby měl zvláštní technické znalosti. Pokud odpovědný vedoucí nezastává funkci výkonného vedoucího, příslušný úřad bude potřebovat záruku, že takový odpovědný vedoucí má přímý přístup k výkonnému vedoucímu organizace a má dostatek finančních prostředků pro činnosti spojené se zachováním letové způsobilosti.]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC M.A.706(e)

Požadavky na personál

1. Příslušný úřad provozovatele by měl pouze přijmout, aby byl jmenovaný vedoucí pracovník zaměstnán u organizace oprávněné podle Části-145, pokud se prokáže, že on/ona je jediná dostupná příslušná osoba v postavení, aby vykonávala tuto činnost, v rámci praktické pracovní vzdálenosti od provozovatelových kanceláří.

2. Tento odstavec platí pouze pro smluvní údržbu, a proto nepostihuje situace, kdy je organizace oprávněná podle Části-145 a provozovatel jedna organizace.

AMC M.A.706(f)

Požadavky na personál

U technického personálu organizace k řízení zachování letové způsobilosti by měl být vyžadován pokračující výcvik týkající se bezpečnosti palivových nádrží a s ní spojených kontrolních norem a postupů údržby, zejména pak u personálu zapojeného do řízení CDCCL, posuzování Servisních bulletinů, plánování práce a řízení programu údržby. Návod EASA pro výcvik personálu zachování letové způsobilosti organizace k řízení zachování letové způsobilosti je uveden v Dodatku XII k AMC M.A.706(f) a AMC M.B.102(c).

[Rozhodnutí č. 2009/006/R, 31. 03. 2009]

AMC M.A.706(i)

Požadavky na personál

Schválení výkladu příslušným úřadem, který má v souladu s bodem M.A.704(a)3 obsahovat seznam personálu podle bodu M.A.706(i), znamená formální schválení příslušným úřadem a také organizací.

Personál kontroly letové způsobilosti je automaticky uznán jako personál, který může prodloužit platnost osvědčení kontroly letové způsobilosti v souladu s bodem M.A.711(a)4 a M.A.901(f).

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

[AMC M.A.706(k)]

Požadavky na personál

Aby byla zachována způsobilost personálu, měl by mu být poskytnut odpovídající počáteční a opakovací výcvik a měl by být o něm proveden záznam.]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC M.A.707(a)**Personál kontroly letové způsobilosti**

1. Personál kontroly letové způsobilosti je požadován pouze, pokud organizace podle M.A. Hlavy G chce udělit práva pro kontrolu letové způsobilosti uvedená v M.A.711(b), a je-li to použitelné, práva pro vydání povolení k letu podle bodu M.A.711(c).

2. „Praxe v zachování letové způsobilosti“ znamená jakoukoliv vhodnou kombinaci praxe v úkolech souvisejících s údržbou letadel a/nebo řízením zachování letové způsobilosti a/nebo s dozorem těchto úkolů.

3. Osoba kvalifikovaná podle AMC M.A.706, odstavec 4.5 by měla být považována za držitele rovnocenného leteckého vzdělání.

[4. Příslušný průkaz způsobilosti podle Přílohy III (Části-66) je kterýkoliv z následujících:

- průkaz způsobilosti kategorie B1 v podkategorii letadel, u kterých bude probíhat kontrola, nebo
- průkaz způsobilosti kategorie B2 nebo C, nebo
- v případě letounů s pístovým motorem bez přetlakové kabiny s MTOM 2 000 kg a nižší – průkaz způsobilosti kategorie B3.

V době kontroly není nezbytné splňovat požadavky na praxi podle Části-66.]

5. Zastávat postavení s příslušnými odpovědnostmi znamená, že by měl personál kontroly letové způsobilosti mít postavení v organizaci nezávislé od procesu řízení letové způsobilosti nebo s úplnými pravomocemi pro proces řízení letové způsobilosti celého letadla.

Nezávislosti ve vztahu k procesu řízení letové způsobilosti může být dosaženo mimo jiné takto:

- oprávněním personálu k provádění kontrol letové způsobilosti pouze na letadlech, u kterých se nepodílí na řízení letové způsobilosti. Například personál provádí kontroly letové způsobilosti konkrétní typové řady, zatímco je zapojen v řízení letové způsobilosti jiné typové řady.
- organizace oprávněně podle M.A. Hlavy G s oprávněním podle Části-145/M.A. Hlavy F mohou jmenovat personál údržby ze své organizace podle Části-145/M.A. Hlavy F jako personál kontroly letové způsobilosti za předpokladu, že není zapojen do řízení letové způsobilosti letadla. Tento personál by neměl být zapojen do uvolňování do provozu konkrétního letadla (kromě úkolů údržby provedených během fyzického posudku letadla nebo provedených v důsledku nálezů zjištěných během takového fyzického posudku), aby nedošlo ke střetu zájmů.
- jmenováním personálu kontroly letové způsobilosti z oddělení jakosti organizace k řízení zachování letové způsobilosti.

Nejvyšší pravomoci v procesu řízení letové způsobilosti může být dosaženo, mimo jiného, takto:

- jmenováním odpovědného vedoucí nebo vedoucího údržby personálem kontroly letové způsobilosti.
- oprávněním personálu k provádění kontrol letové způsobilosti pouze těch letadel, u kterých je tato osoba odpovědná za celkový proces kontroly letové způsobilosti.
- v případě organizací sestávajících se z jediného člověka má tato osoba vždy nejvyšší pravomoc. To znamená, že tato osoba může být jmenována personálem kontroly letové způsobilosti.

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

[AMC M.A.707(a)(1)**Personál kontroly letové způsobilosti**

Úředně schválený výcvik v letecké údržbě znamená pro letadla používaná v obchodní letecké dopravě a další letadla, kromě balónů, s MTOM nad 2370 kg výcvik (interní nebo externí) potvrzený prokázáním znalostí následujících témat:

- příslušné části základních pravidel a předpisů k zachování letové způsobilosti.
- příslušné části provozních požadavků a postupů, jsou-li použitelné.
- znalost příslušného vzorku typu(typů) letadla(letadel) získaná prostřednictvím schváleného výcvikového kurzu. Tyto kurzy by měly minimálně odpovídat úrovni znalostí rovnocenné Úrovní 1 (Obecné seznámení) dle Dodatku III k Části-66 a mohou být poskytnuty organizací dle Části-147, výrobcem nebo jakoukoliv jinou organizací přijatelnou pro příslušný úřad.

„Příslušný vzorek“ znamená, že tyto kurzy by měly pokrývat typické systémy začleněné v letadlech, které budou součástí rozsahu oprávnění.

- metody údržby.]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

[AMC M.A.707(a)(2)**Personál kontroly letové způsobilosti**

Pro balóny a další letadla nepoužívaná v obchodní letecké dopravě s MTOM 2730 kg a nižší:

1. Může být „praxe v oblasti zachování letové způsobilosti“ získána prací na plný nebo částečný úvazek, buď jako profesionální(interní) nebo volný(externí) pracovník.

2. Odpovídající výcvik v letecké údržbě znamená prokázání znalostí následujících témat:

- příslušné části základních pravidel a předpisů k zachování letové způsobilosti.
- příslušné části provozních požadavků a postupů, jsou-li použitelné.
- výklad organizace řízení zachování letové způsobilosti.
- znalost příslušného vzorku typu(typů) letadla(letadel) získaná prostřednictvím schváleného výcvikového kurzu a/nebo získanou praxí. Tyto znalosti by měly minimálně odpovídat úrovni znalostí rovnocenné Úrovní 1 (Obecné seznámení) dle Dodatku III k Části-66 a mohou být poskytnuty organizací dle Části-147, výrobcem nebo jakoukoliv jinou organizací přijatelnou pro příslušný úřad.

„Příslušný vzorek“ znamená, že tyto kurzy by měly pokrývat typické systémy začleněné v letadlech, které budou součástí rozsahu oprávnění.

- metody údržby.

Tyto znalosti mohou být prokázány záznamy v příslušných dokladech nebo přezkoušením provedeným příslušným úřadem nebo jiným personálem kontroly letové způsobilosti, který je již oprávněn v rámci organizace v souladu se schválenými postupy. Toto přezkoušení by mělo být zaznamenáno.]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

[AMC M.A.707(b)**Personál kontroly letové způsobilosti**

Úřední schválení personálu kontroly letové způsobilosti příslušným úřadem je uděleno prostřednictvím odpovídajícího formuláře 4 EASA.

Kontrola letové způsobilosti „pod dozorem“ znamená pod dozorem příslušného úřadu. Jestliže organizace již zaměstnává příslušně oprávněný personál kontroly letové způsobilosti, může příslušný úřad schválit provádění dozoru stávajícím personálem kontroly letové způsobilosti v souladu se schválenými postupy. V takovém případě by měl být důkaz o provedení kontroly letové způsobilosti

pod dozorem předán příslušnému úřadu společně s formulářem 4 EASA. Je-li příslušný úřad přesvědčen, vydá úřední schválení prostřednictvím formuláře 4 EASA.

Jakmile byl personál kontroly letové způsobilosti schválen příslušným úřadem, znamená uvedení jeho jména ve výkladu organizace (viz M.A. 704(a)(5)) úřední schválení personálu organizací.]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

[AMC M.A.707(c)

Personál kontroly letové způsobilosti

Aby byla zachována platnost oprávnění personálu kontroly letové způsobilosti, měl by personál letové způsobilosti buď:

- být zapojen do činností řízení zachování letové způsobilosti alespoň 6 měsíců každé 2 roky, nebo
- provést alespoň jednu kontrolu letové způsobilosti v posledních 12 měsících.

Aby byla platnost oprávnění obnovena, měl by personál kontroly letové způsobilosti pod dozorem příslušného úřadu provést kontrolu letové způsobilosti na přijatelné úrovni nebo, je-li to přijatelné pro příslušný úřad, pod dozorem jiného současně oprávněného personálu kontroly letové způsobilosti zainteresované organizace k řízení zachování letové způsobilosti v souladu se schváleným postupem.]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

[AMC M.A. 707(e)

Personál kontroly letové způsobilosti

Záznam o personálu kontroly letové způsobilosti by měl obsahovat minimálně:

- jméno,
- datum narození,
- dosažené vzdělání,
- záznam praxe,
- záznam o leteckém vzdělání a/nebo kvalifikaci dle Části-66 a/nebo národní vzájemně uznávané kvalifikace personálu údržby,
- záznam o dosaženém počátečním výcviku,
- záznam o dosaženém typovém výcviku,
- záznam o dosaženém pokračovacím výcviku,
- záznam praxe v řízení letové způsobilosti a v rámci organizace,
- odpovědnosti přidělené funkce v organizaci,
- kopii oprávnění.]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.708(b) 3

Řízení zachování letové způsobilosti

Při řízení schvalování modifikací nebo oprav by měla organizace zajistit, že bude brán ohled na Omezení řízení konfigurace kritického návrhu (CDCCL).

[Rozhodnutí č. 2007/001/R, 20. 03. 2007]

AMC M.A.708(c)

Řízení zachování letové způsobilosti

1. Pokud není provozovatel oprávněn podle Části-145 nebo je provozovatelova organizace k údržbě nezávislá, měla by být uzavřena smlouva mezi provozovatelem a organizací oprávněnou k údržbě podle Části-145, která podrobně specifikuje práci, která má být prováděna organizací k údržbě. Dodatek XI k těmto Přijatelným způsobům průkazu podává více podrobností na toto téma.

2. Jak specifikace práce, tak určení odpovědností by měly být jasné, jednoznačné a dostatečně podrobné, což by mělo zajistit, že nevznikne žádné nedorozumění mezi zúčastněnými stranami (provozovatel, organizace k údržbě a příslušný úřad), které by mělo za následek situaci, kdy práce, která má vliv na letovou způsobilost nebo provozuschopnost letadla, není nebo nebude provedena.

3. Zvláštní pozornost by měla být věnována postupům a odpovědnostem k zajištění toho, že je provedená veškerá údržba, jsou provedeny rozborů servisních bulletinů, jsou učiněna rozhodnutí o provedení, jsou včas dokončeny všechny Příkazy k zachování letové způsobilosti a veškeré takové práce, včetně nepovinných modifikací, které jsou provedené podle schválených údajů a posledních norem.

4. V případě traťové údržby lze pro skutečný návrh smlouvy použít jako základ IATA Standard Ground Handling Agreement, ale to nezajišťuje, že je obsah smlouvy přijatelný pro příslušný úřad provozovatele a hlavně, že smlouva poskytuje provozovateli náležité uplatňování jeho odpovědnosti za údržbu. Ty části smlouvy, které nemají žádný vliv na technické nebo provozní stránky letové způsobilosti, jsou mimo rozsah tohoto odstavce.

5. Je možné uzavřít smlouvu s dalším provozovatelem, který není přímo oprávněn podle Části-145. V tomto případě by měl provozovatelův výklad řízení zachování letové způsobilosti obsahovat příslušné postupy k zajištění toho, že je veškerá smluvní údržba nakonec včas provedena organizacemi oprávněnými podle Části-145 v souladu se smluvními údaji provozovatele. Zejména postupy systému kvality by měly klást důraz na sledování vyhovění výše uvedenému. Seznam smluvních organizací oprávněných podle Části-145, nebo odkaz na tento seznam, by měl být obsažen ve výkladu řízení zachování letové způsobilosti provozovatele.

6. Taková smlouva o provedení údržby nezbavuje provozovatele jeho celkové odpovědnosti za zachování letové způsobilosti. Konkrétně, pro přijetí dohody o provádění údržby, by měl být příslušný úřad přesvědčen, že taková dohoda umožní provozovateli zajistit úplné vyhovění odpovědnostem podle M.A.201.

7. Účelem ustanovení M.A.708(c) je zajistit, že veškerá údržba je provedena náležitě oprávněnou organizací podle Části-145. To nezabraňuje základní dohodě o provádění údržby s provozovatelem, který není takovou organizací, pokud prokáže, že taková dohoda je v zájmu provozovatele pro zjednodušení řízení jeho údržby a provozovatel zachovává její příslušnou kontrolu. Taková dohoda by neměla bránit provozovateli zajistit, že veškerá údržba je prováděna organizací oprávněnou podle Části-145 a vyhovuje požadavkům na odpovědnost za zachování letové způsobilosti podle M.A.201.

Následují charakteristické příklady takových dohod:

- Údržba letadlového celku:

Provozovatel může shledat vhodnějším mít přímého dodavatele, který by zasílal letadlové celky do příslušně oprávněných organizací, spíše než on sám, který posílá různé typy letadlových celků do různých organizací oprávněných k údržbě podle Části-145. Výhodou pro provozovatele je zjednodušené řízení údržby, tím že má jediné kontaktní místo pro údržbu letadlového celku. Provozovatel zůstává stále odpovědný za zajištění, že veškerá údržba je provedena organizací oprávněnou podle Části-145 a v souladu se schválenými normami.

- Údržba letadla, motoru a letadlového celku:

Provozovatel může chtít uzavřít smlouvu o údržbě s jiným provozovatelem stejného typu letadla, který není oprávněn podle Části-145. Typickým případem je ten, který se vztahuje k pronájmu bez posádky mezi provozovatelem, kde smluvní strany, z důvodu důslednosti a souvislosti (hlavně pro krátkodobou nájemní smlouvu) shledají vhodným udržovat letoun v rámci platné dohody o údržbě. V případě, že se dohoda týká různých dodavatelů oprávněných podle Části-145, mohlo by být více zvládnutelné pro nájemce mít jedinou smlouvu s pronajímatelem. Taková smlouva by neměla být chápána jako převod odpovědnosti na pronajímatele: nájemce, který je oprávněný provozovatel letadla, stále zůstává odpovědný za zachování letové způsobilosti [letadla], vykonáváním činností podle bodu M.A.708, a zaměstnáním skupiny osob a personálu pro řízení zachování letové způsobilosti podle bodu M.A.706.

V podstatě, toto nemění význam ustanovení M.A.201(h), které také požaduje, že provozovatel má stanovit písemnou smlouvu o provádění údržby, přijatelnou pro příslušný úřad provozovatele a, pro jakýkoliv typ dohody, která je vytvořena, je po provozovateli požadováno, aby uplatňoval stejnou úroveň kontroly na smluvní údržbu, zejména prostřednictvím skupiny osob a personálu pro řízení zachování letové způsobilosti podle M.A.706(c) a systému jakosti, jak je popsán v bodě M.A.712.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC M.A.708(c)(1)

Řízení zachování letové způsobilosti – neplánovaná údržba

Význam tohoto odstavce je to, že smlouvy na provádění údržby nejsou nutné, pokud provozovatelův systém zachování letové způsobilosti, schválený příslušným úřadem provozovatele, přesně stanovuje, která příslušná činnost údržby může být objednána v rámci jednorázových zakázek. Toto zahrnuje zejména zřejmých důvodů neplánovanou traťovou údržbu a také může zahrnovat údržbu letadlových celků až po motory, pokud příslušný úřad provozovatele považuje údržbu za zvládnutelnou v rámci zakázek, jak z hlediska objemu, tak složitosti. Mělo by být poznamenáno, že tento odstavec znamená, že i v případě, že je údržba na základně ojednávána nepravidelně případ od případu, měla by být uzavřena písemná smlouva o provedení údržby.

AMC M.A. 709

Dokumentace

Pokud se používají údaje pro údržbu poskytnuté zákazníkem, je organizace k řízení zachování letové způsobilosti odpovědná za to, že tyto údaje odpovídají aktuálnímu stavu. V důsledku toho by měla stanovit příslušné postupy nebo ustanovení ve smlouvě se zákazníkem.

Věta „... nejsou-li vyžadovány podle bodu M.A.714“ znamená zejména potřebu uchovávat kopii údajů zákazníka, které jsou používány k provádění činností zachování letové způsobilosti během smluvního období.

„Základní (Baseline)“ program údržby: je program údržby vytvořený pro konkrétní typ letadla, který vyplývá, v případě, že je to použitelné, ze zprávy Výboru pro přezkoumávání systému údržby (MRB – Maintenance Review Board), z Dokumentu o plánování údržby (MPD – Maintenance Planning Document) vytvořeného držitelem Typového osvědčení, z příslušných kapitol příručky údržby nebo jakýchkoliv jiných údajů pro údržbu, které obsahují informace o plánování.

„Typový (Generic)“ program údržby: je program údržby vytvořený, aby pokryl skupinu podobných typů letadla. Tyto programy by měly být založeny na stejném druhu instrukcí, jako je základní program údržby. Příkladem „typových“ programů údržby by mohl být program pro typy Cessna řady 100 (pokrývající typy Cessna 150, 172, 177, atd.).

„Základní“ nebo „typové“ programy údržby nejsou použitelné pro konkrétní poznávací značku letadla, ale pro typ letadla nebo skupinu typů a před prvním schválením a rozšířením rozsahu existujícího oprávnění organizace by měly být přístupné příslušnému úřadu. Smyslem je, aby měl příslušný úřad povědomí o rozsahu a složitosti úkolů, které byly řízeny před udělením oprávnění organizace nebo změnou oprávnění.

Po tomto prvním schválení, pokud vlastník/provozovatel uzavřel smlouvu, může být základní nebo typový program, co je vhodné, použit k vytvoření programu údržby letadla požadovaného bodem M.A.302 zapracováním doplňkových úkolů údržby a určením těch, které nejsou použitelné pro konkrétní poznávací značku letadla. Toho může být dosaženo přidáním Přílohy k základnímu/typovému programu údržby pro každou poznávací značku letadla, která stanovuje jaké úkoly jsou přidány a jaké nejsou použitelné. To povede k vytvoření programu údržby letadla specifického pro každého zákazníka.

Nicméně výše uvedené neznámá, že musí být tato úprava provedena pro každou poznávací značku, která je předmětem uzavřené smlouvy. Důvodem je, že zákazník může mít již schválený program údržby letadla, který by měl být v takovém případě použit organizací k řízení zachování letové způsobilosti pro řízení letové způsobilosti takových letadel.

Organizace k řízení zachování letové způsobilosti může požadovat oprávnění k nepřímému schvalování, aby mohla měnit výše uvedený program údržby letadla v souladu s bodem M.A.302(c). Postup pro nepřímé schvalování by měl obsahovat ustanovení, která zajistí, že bude příslušnému úřadu oznámeno vytvoření programu údržby specifického pro zákazníka. Důvodem je to, že podle bodu M.A.704(a)(9) se pro letadla nepoužívaná v obchodní letecké dopravě vyžaduje ve Výkladu organizace řízení zachování letové způsobilosti (CAME) pouze uvedení odkazu na základní/typový program údržby.

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.710(a)

Kontrola letové způsobilosti

[1. Úplně zaznamenaná kontrola je překontrolování alespoň těchto následujících kategorií dokumentů:

- dokladů o zapsání do leteckého rejstříku
- systému záznamů zachování letové způsobilosti letadla podle bodu M.A.305
- systému technického deníku provozovatele podle bodu M.A.306
- seznamu odložených závad, Seznamu minimálního vybavení, Seznamu povolených odchylek na draku, jestliže je to použitelné
- Letové příručky letadla, včetně konfigurace letadla
- Programu údržby letadla
- údajů pro údržbu
- příslušných pracovních bloků
- stavu Příkazů k zachování letové způsobilosti
- stavu modifikací a Servisních bulletinů
- listů schválených modifikací a oprav
- seznamu letadlových celků s omezenými provozními lhůtami
- příslušný formulář 1 EASA nebo rovnocenný
- hlášení hmotnosti a vyvážení a seznamu vybavení
- Příloh k Typovému osvědčení pro letadlo, motor a vrtuli

Měly by být minimálně provedeny namátkové kontroly každé kategorie dokumentů.]

2. Organizace podle M.A. Hlavy G by měla zpracovat postupy pro personál kontroly letové způsobilosti, aby vytvořil hlášení o vyhovění, které potvrzuje, že výše uvedené bylo přezkoumáno a shledáno jako vyhovující Části-M.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC M.A.710(b) a (c)

Kontrola letové způsobilosti

1. Fyzický posudek by mohl vyžadovat činnosti posuzované jako údržba (např. provozní zkoušky, zkoušky nouzového vybavení, vizuální prohlídky, které vyžadují otevření krytu, atd.). V tomto případě by po kontrole letové způsobilosti mělo být vydáno uvolnění do provozu v souladu s Částí-M.

Pokud není personál kontroly letové způsobilosti příslušně kvalifikován dle Části-66, aby po údržbě vydal uvolnění do provozu, požaduje bod M.A.710(b), aby mu byl nápomocen takto kvalifikovaný personál. Nicméně, úkol tohoto personálu, který je kvalifikován dle Části-66, je omezen na provedení činností údržby a uvolnění do provozu požadované personálem kontroly letové způsobilosti; jeho úkolem není provádět fyzický posudek letadla. Jak je stanoveno v bodě M.A.710(b), personál kontroly letové způsobilosti musí provádět fyzické posudky a tyto posudky zahrnují ověření, že nemohou být nalezeny žádné rozporupnosti mezi stavem letadla a zdokumentovanými záznamy z kontroly.

To znamená, že personál kontroly letové způsobilosti, který bude podepisovat Osvědčení kontroly letové způsobilosti nebo doporučení, by měl být jediný, který provede jak dokumentovanou kontrolu, tak fyzický posudek letadla; smyslem tohoto pravidla nemá být pověřit posudkem personál kvalifikovaný dle Části-66, který není personálem kontroly letové způsobilosti. Kromě toho ustanovení M.A.710(d) poskytuje 90denní lhůtu pro fyzický posudek, poskytující dostatečnou flexibilitu, aby byla zajištěna přítomnost personálu kontroly letové způsobilosti.

2. Fyzický posudek může zahrnovat přezkoušení provedené během letu.

3. Organizace podle M.A. Hlavy G by měla zpracovat postupy pro personál kontroly letové způsobilosti, aby vytvořil hlášení o vyhovění, které potvrzuje, že byl proveden fyzický posudek a byl shledán jako vyhovující.

4. Pro zajištění vyhovění může fyzický posudek zahrnovat příslušnou namátkovou kontrolu položek.

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

[AMC M.A.710(d) Kontrola letové způsobilosti

„Bez ztráty návaznosti na plán kontroly letové způsobilosti“ znamená, že nové datum ukončení platnosti je stanoveno na 1 rok po předchozím datu ukončení platnosti. Následkem toho, je-li kontrola letové způsobilosti provedena před datem ukončení platnosti, je platnost Osvědčení kontroly letové způsobilosti delší než 1 rok (až o 90 dnů delší).

Tato lhůta až do výše 90 dnů se také uplatní při požadavku na období 12 měsíců uvedeném v bodu M.A.901(b), který uvádí, že letadlo zůstává v řízeném prostředí, je-li nepřetržitě řízeno jednou organizací a udržováno příslušně oprávněnou organizací, jak je stanoveno v bodě M.A.901(b), od data vydání posledního Osvědčení kontroly letové způsobilosti až do data, kdy byla provedena nová kontrola letové způsobilosti (to může být až o 90 dnů méně než 12 měsíců).]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.710(e) Kontrola letové způsobilosti

Kopie jak fyzického posudku, tak dokumentu hlášení o vyhovění kontrole uvedených výše, má být poslána příslušnému úřadu, společně s každým vydaným doporučením.

AMC M.A.711(b) Práva organizace

Organizace může být oprávněná pouze v rámci práv podle bodu M.A.710(a), bez práv k provádění kontrol letové způsobilosti. Pro tuto činnost může být uzavřena smlouva s jinou příslušně oprávněnou organizací. V takovém případě není povinné, aby byla smluvní organizace spojena s držitelem Osvědčení leteckého provozovatele (AOC), což umožní uzavřít smlouvu s příslušně oprávněnou nezávislou organizací k řízení zachování letové způsobilosti, která je držitelem oprávnění pro stejný typ letadla.

Aby byla organizace oprávněna v rámci práv podle bodu M.A.711(b) pro konkrétní typ letadla, je nezbytné, aby byla oprávněna v rámci práv podle bodu M.A.711(a) pro tento typ letadla. V důsledku je v tomto případě běžnou situací to, že organizace bude provádět úkoly řízení zachování letové způsobilosti a provádět kontroly letové způsobilosti na každém typu letadla, který je součástí osvědčení o oprávnění.

Nicméně výše uvedené nutně neznamená, že je třeba, aby organizace současně řídila letovou způsobilost daného typu letadla, aby byla schopna provádět kontrolu letové způsobilosti na tomto typu letadla. Organizace může provádět pouze kontroly letové způsobilosti daného typu letadla, aniž by měla smluvní závazky pro tento typ.

Kromě toho by neměla tato situace vést k vyjmutí daného typu letadla z oprávnění organizace. Prakticky, protože ve většině případů není personál kontroly letové způsobilosti zapojen do řízení letové způsobilosti, nemůže být tvrzeno, že tento personál kontroly letové způsobilosti ztrácí své dovednosti jen proto, že organizace neřídí způsobilost konkrétních typů letadel. Důležitou otázkou ve vztahu k zachování konkrétního typu letadla na oprávnění organizace je, zda organizace průběžně plní všechny požadavky Hlavy G (na provozní prostory, dokumentaci, kvalifikovaný personál, systém jakosti, atd.) vyžadované pro první oprávnění.

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

[AMC M.A.711(c)]

Věta „pro konkrétní letadlo, pro které je organizace oprávněna vydávat osvědčení kontroly letové způsobilosti“ obsažená v M.A.711 (c) znamená, že:

- pro letadla používaná v obchodní letecké dopravě a letadla s maximální vzletovou hmotností nad 2730 kg, s výjimkou balónů, může být povolení k letu vydáno pouze letadlům, která jsou v řízeném prostředí a jejich letová způsobilost je řízena organizací podle M.A. Hlavy G.
- pro letadla, která nejsou používaná v obchodní letecké dopravě s maximální vzletovou hmotností 2730 kg a méně a pro veškeré balóny, může být povolení k letu vydáno pro kterékoli letadlo.]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC M.A.712(a)

Systém jakosti

1. Postupy by měly být udržovány aktuální tak, aby odrážely nejlepší praxi uvnitř organizace. Je na odpovědnosti všech zaměstnanců hlásit jakékoliv problémy s postupy pomocí jejich vnitřních mechanismů hlášení událostí.
2. Veškeré postupy, a změny postupů, by měly být před použitím ověřeny a měla by být potvrzena jejich platnost, je-li to možné.
3. Zpětná vazba jako součást systému by měla určit, po kom je požadováno, aby napravil jakékoliv nevyhovění v každém konkrétním případě a postup, který má následovat, jestliže není náprava dokončena v rámci příslušného časového období. Nad tímto postupem by měl dohlížet odpovědný vedoucí, stanovený v M.A.706.
4. Hlášení z nezávislého auditu jakosti, odkazované v ustanovení AMC M.A.712(b), by měla být zasílána příslušnému oddělení pro stanovení nápravného opatření uvádějící cílová data nápravy. Data nápravného opatření mají být projednán s tímto oddělením před tím, než oddělení jakosti nebo jmenovaný auditor tyto termíny v hlášení potvrdí. Po příslušném oddělení se požaduje, aby provedlo nápravná opatření a informovalo vedoucího jakosti nebo auditora jakosti o této nápravě.
5. Odpovědný vedoucí by měl s personálem pořádat pravidelné schůzky, aby zkontroloval stav nápravných opatření, vyjma toho, že ve velkých organizacích takové schůzky mohou být přeneseny na základě denní náplně na schůzky vedoucího jakosti, který zodpovídá odpovědnému vedoucímu s personálem vedení, které během nich nejméně dvakrát za rok přezkoumá celkovou činnost a obdrží souhrnné hlášení o nálezech nevyhovění za posledních minimálně 6 měsíců.

AMC M.A.712(b)

Systém jakosti

1. Prvotními cíli systému jakosti je umožnit organizaci oprávněné podle M.A. Hlavy G, aby zajišťovala letovou způsobilost letadel a setrvala ve shodě s požadavky Části-M.
2. Podstatným článkem systému jakosti je nezávislý audit.
3. Nezávislý audit je objektivní proces běžných namátkových kontrol ze všech hledisek schopnosti organizace oprávněné podle M.A. Hlavy G provádět řízení zachování letové způsobilosti

podle požadovaných norem a zahrnuje namátkovou kontrolu výrobku, protože ta je součástí výsledku procesu.

4. Nezávislý audit představuje přehled všech činností, které souvisejí s řízením zachování letové způsobilosti. Je určen k doplnění požadavků M.A.902 pro kontrolu letové způsobilosti, aby byl přesvědčen, že všechna letadla řízená organizací jsou stále letově způsobilá.

[5. Nezávislý audit by měl zajišťovat, že vyhovění všem prvkům M.A. Hlavy G je kontrolováno každý rok, včetně všech subdodavatelských činností, a toto může být prováděno jako úplný jednorázový úkon nebo rozděleno do období 1 roku v souladu s termínovým plánem. Nezávislý audit nepožaduje, aby každý postup byl kontrolován oproti každé skupině příbuzných produktů, když může být prokázáno, že určitý postup je obecný pro více než jednu skupinu produktů a postup byl zkontrolován každý rok bez vyplývajících nálezů. V případě, že byl zaznamenán nález, měl by být konkrétní postup opět zkontrolován oproti jiné další skupině produktů, dokud nebudou nálezy napraveny, po tomto se postup nezávislého auditu může pro konkrétní postup opakovat během roku.

Pokud nejsou žádné nálezy spojené s bezpečností, mohou být časová období auditu, stanovená v těchto Přijatelných způsobech průkazu, navýšena o 100 % pod podmínkou souhlasu příslušného úřadu.]

6. V případě organizace s více než jedním schváleným sídlem, by systém jakosti měl charakterizovat, jak jsou jednotlivá sídla začleněna do systému a obsahovat plán auditu pro každé sídlo každý rok.

7. Zpráva by měla být vystavena pokaždé, když je prováděn audit, měla by popisovat, co bylo zkontrolováno a vyplývající nálezy ve vztahu k příslušným požadavkům, postupům a produktům.

8. Nezávislost auditu by měla být vždy stanovena zajištěním toho, že audity jsou prováděny pracovníky, kteří nejsou odpovědní za předmět auditu, ať už funkci, postup či produkt.

9. Organizace by měla stanovit plán jakosti přijatelný pro příslušný úřad, který vydal oprávnění, aby prokázala, kdy a jak často budou prováděny audity činností požadovaných M.A. Hlavou G.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC M.A.712(f) Systém jakosti

Za malou organizaci je považována organizace do 5 zaměstnanců s plným úvazkem (včetně veškerého personálu podle bodu M.A. 706) nebo organizace s příslušně úměrným počtem zaměstnanců s částečným úvazkem. Před nahrazením systému kvality kontrolou organizace by měla být také zvažena složitost organizace, kombinace letadel nebo typů letadel, víceúčelovost letadel a počet oprávněných sídel organizace.

Při řízení kontrol organizace by měl být využit Dodatek XIII.

Následující činnosti by neměly být považovány za subdodavatelské a v důsledku toho mohou být prováděny bez systému jakosti, ačkoliv musí být popsány ve Výkladu řízení zachování letové způsobilosti a schváleny příslušným úřadem:

- předplatné odbornému vydavateli, který poskytuje údaje údržby (Příručky údržby letadel, ilustrované kusovníky, Servisní bulletiny, atd.), které mohou být použitelné pro širokou škálu letadel. Tyto údaje mohou obsahovat plány údržby doporučené různými výrobci, které mohou být později použity organizací k řízení zachování letové způsobilosti, aby vytvořila programy údržby přizpůsobené daným potřebám.
- uzavření smlouvy na používání softwarového nástroje pro řízení údajů a záznamů letové způsobilosti, na základě následujících podmínek (navíc k bodům M.A.714(d) a (e)):
 - jestliže je tento nástroj používán několika organizacemi, měla by mít každá organizace přístup pouze k vlastním údajům.
 - vkládání údajů může být prováděno pouze personálem organizace k řízení letové způsobilosti.

- údaje mohou být kdykoliv obnoveny.

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.713

Změny organizace oprávněné k řízení zachování letové způsobilosti

1. Tento odstavec pokrývá plánované změny oprávnění organizace k řízení zachování letové způsobilosti. Zatímco požadavky, které se vztahují k Osvědčení leteckého provozovatele, včetně jejich vydávání, změny a zachování platnosti, jsou předepsány v příslušném předpisu, provozovatelé by si měli být vědomi toho, že je tento odstavec obsažen v Části-M a může ovlivnit zachování souhlasu k řízení zachování letové způsobilosti.

2. Základní účel tohoto odstavce je umožnit organizaci k řízení zachování letové způsobilosti zůstat oprávněnou, jestliže je odsouhlasena příslušným úřadem během jednání o jakýchkoliv stanovených změnách. Oprávnění by mělo být bez tohoto odstavce v každém případě automaticky pozastaveno.

AMC M.A.714

Uchovávání záznamů

1. Organizace podle M.A. Hlavy G by měla zajistit, že vždy obdrží úplná Osvědčení o uvolnění do provozu (CRS) od organizace oprávněné k údržbě[, osvědčujícího personálu podle bodu M.A.801(b)(2) a pilota-vlastníka] tak, aby požadované záznamy mohly být uchovány. Systém k uchovávání záznamů by měl být předepsán ve Výkladu organizace k řízení zachování letové způsobilosti.

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

2. Pokud organizace zařizuje za příslušnou organizaci k údržbě uchovávání kopií záznamů zachování letové způsobilosti jejím jménem, bude přesto dále odpovědná za záznamy podle ustanovení M.A.714, které se vztahuje k uchovávání/ochraně záznamů. Jestliže organizace přestane řídit letovou způsobilost letadla, je také odpovědná za převedení záznamů k jakékoliv jiné osobě nebo organizaci, která řídí zachování letové způsobilosti letadla.

3. Uchovávání záznamů zachování letové způsobilosti ve formě přijatelné pro příslušný úřad obvykle znamená papírovou podobu nebo počítačovou databázi nebo kombinaci obou způsobů. Záznamy shromažďované na mikrofilmu nebo optickém disku jsou také přijatelné. Záznamy by měly zůstat čitelné po celou dobu požadované doby uchovávání.

4. Papírový systém by měl být ze silného materiálu, který může odolat běžnému zacházení a archivování.

5. Počítačový systém by měl mít alespoň jeden záložní systém, který by měl být aktualizován během 24 hodin po každém novém záznamu. Pro každou stanici je požadováno, aby zahrnovala bezpečnostní ochranu proti možnému narušení databáze neoprávněnou osobou.

6. Uložení záznamů údržby na mikrofilmu nebo optickém médiu může být provedeno kdykoliv. Záznamy by měly zůstat čitelné po celou dobu požadované doby uchovávání.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Hlava H – Osvědčení o uvolnění do provozu – CRS**AMC M.A.801(b)****Osvědčení o uvolnění letadla do provozu**

Osvědčení o uvolnění do provozu je nezbytné před letem, po dokončení každého odstranění závady, když letadlo provozuje lety mezi plánovanými kontrolami údržby.

AMC M.A. 801(d)**Osvědčení o uvolnění letadla do provozu**

1. „3letá odpovídající praxe v oblasti údržby“ znamená 3leté pracovní zařazení v prostředí údržby letadel prováděné alespoň na některém z typu letadlových systémů, které odpovídají letadlům zapsaným v průkazu způsobilosti technika údržby nebo oprávnění osvědčujícího personálu, jehož je tato osoba držitelem.

2. „Dosáhnout odpovídající kvalifikace“ znamená buď:

- a) být držitelem platného průkazu způsobilosti k údržbě letadel dle Annexu 1 ICAO pro typ letadla, jehož údržba má být osvědčována, nebo
- b) být držitelem oprávnění osvědčujícího personálu, platného pro činnosti vyžadující osvědčování, vydaného organizací k údržbě schválené dle Annexu 6 ICAO.

3. Uvolnění do provozu v souladu s tímto odstavcem neovlivňuje řízené prostředí letadla za předpokladu, že překontrolování a uvolnění do provozu požadované bodem M.A.801(d)2 bylo provedeno schválenou organizací k údržbě.

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.801(f)**Osvědčení o uvolnění letadla do provozu**

1. Osvědčení o uvolnění letadla do provozu by mělo obsahovat následující prohlášení:

- a) „Osvědčuje se, že práce označené byly provedeny v souladu s předpisem Část-M, pokud není stanoveno jinak, a vzhledem k této práci se letadlo považuje za připravené k uvolnění do provozu“.
- b) CRS vydané pilotem-vlastníkem by mělo obsahovat následující prohlášení:

„Osvědčuje se, že označená omezená údržba provedená pilotem-vlastníkem byla provedena v souladu s předpisem Část-M, pokud není stanoveno jinak, a vzhledem k této práci se letadlo považuje za připravené k uvolnění do provozu“.

2. Osvědčení o uvolnění do provozu by se mělo vztahovat k úkolu stanoveném v pokynu výrobce nebo provozovatele nebo v programu údržby letadla, který sám může odkazovat na pokyn výrobce/provozovatele v Příručce pro údržbu, servisním bulletinu, atd.

3. Vedle data provedení takové údržby by mělo být uvedeno, kdy k této údržbě došlo ve vztahu k jakémukoliv časovému omezení z hlediska životnosti nebo generální opravy, vyjádřenému kalendářní dobou/letovými hodinami/ cykly/počtem přistání apod., podle toho, jak je vyjádřeno.

4. Byla-li vykonána rozsáhlá údržba, je přijatelné uvést v Osvědčení o uvolnění do provozu přehled údržby, pokud odkazuje jednoznačně na pracovní bloky, který obsahuje veškeré podrobnosti o provedené údržbě. Informace o objemu práce by měla být zachována v záznamech pracovního bloku.

5. Osoba vydávající Osvědčení o uvolnění do provozu by měla používat svůj obvyklý podpis, vyjma případu použití počítačového systému k uvolnění do provozu. V tomto druhém případě je nutné příslušný úřad přesvědčit, že pouze určitá osoba může elektronicky vydat uvolnění do provozu. Použití

magnetické nebo optické osobní karty v kombinaci s osobním identifikačním číslem (PIN), které je známo pouze jeho nositeli a je zakódováno v počítači, je jedním ze způsobů vyhovění tomuto požadavku. Osvědčující razítko je nepovinné.

6. Po dokončení veškeré údržby by měli vlastníci, osvědčující personál, provozovatelé a organizace k údržbě zajistit, že mají jasný, výstižný, čitelný záznam o provedené práci.

7. V případě uvolnění do provozu podle M.A.801(b) 2 by měl osvědčující personál uchovat veškeré záznamy nezbytné k prokázání toho, že veškeré požadavky pro vydání Osvědčení o uvolnění do provozu byly splněny.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.801(g)

Osvědčení o uvolnění letadla do provozu

1. Není schopen úplného vyhovění pododstavci M.A.801(b) znamená, že údržba požadovaná vlastníkem letadla nebo organizací podle M.A. Hlavy G nemohla být dokončena, což je buď způsobeno uplynutím přípustné doby odstavení pro údržbu letadla pro plánovanou prohlídku nebo kvůli stavu letadla, které vyžaduje dodatečné odstavení pro údržbu.

2. Vlastník letadla nebo organizace podle M.A. Hlavy G je odpovědná za zajištění toho, že veškerá požadovaná údržba byla před letem provedena. Proto by měl být vlastník letadla nebo organizace podle M.A. Hlavy G informován a souhlasit s odkladem úplného splnění ustanovení M.A.801(b). Potom může být Osvědčení o uvolnění do provozu vydáno za podmínky uvedení podrobností odkladu, včetně podpisu vlastníka letadla nebo organizace podle M.A. Hlavy G připojeným na Osvědčení.

3. Jestliže je Osvědčení o uvolnění do provozu vydáno po nedokončené údržbě, měl by být uchován záznam, který stanovuje, jaké opatření by mělo být přijato mechanikem, kontrolorem a osvědčujícím personálem, aby upozornili na tuto záležitost vlastníka konkrétního letadla nebo organizací podle M.A. Hlavy G, aby mohlo být vydání projednáno a rozhodnuto s vlastníkem nebo organizací podle M.A. Hlavy G.

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.801(h)

Osvědčení o uvolnění letadla do provozu

„Ohrozit bezpečnost letu“ znamená jakýkoliv případ, v kterém nemohl být zabezpečen bezpečný provoz nebo který mohl vést k nebezpečnému stavu. To typicky zahrnuje, ale není to pouze omezeno na významné praskliny, deformace, korozi nebo poruchu hlavní konstrukce, jakékoliv známky hoření, elektrického jiskření, významný únik hydraulické kapaliny nebo paliva a jakoukoliv poruchu nouzového nebo celkového systému. Pozdní provedení Příkazu k zachování letové způsobilosti pro vyhovění je také považováno za ohrožení letové bezpečnosti.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.802

Osvědčení o uvolnění letadlového celku do provozu

Pokud oprávněná organizace provádí údržbu letadlového celku pro vlastní potřebu, nemusí být formulář 1 EASA nezbytně závislý na vnitřních postupech uvolňování organizace, nicméně by měly být veškeré informace, požadované formulářem 1 EASA, dostatečně podrobně popsány v Osvědčení o uvolnění.

AMC M.A.803**Opravňování pilotem-vlastníkem**

[]

[1.] Soukromě provozované znamená, že letadlo není provozováno podle ustanovení M.A.201(h) a (i).

[2.] Pilot-vlastník může vydat pouze Osvědčení o uvolnění do provozu pro údržbu, kterou sám provedl.

3. V případě společného vlastnictví, by měl program údržby uvádět:

- jména všech pilotů-vlastníků kvalifikovaných a určených k provádění údržby v souladu se základními principy popsány v Dodatku VIII v Části-M. Alternativou by byl program údržby, který obsahuje postup zajišťující vedení tohoto seznamu kvalifikovaných pilotů-vlastníků odděleně a zajišťující jeho aktuálnost.
- omezené úkoly údržby, které mohou provést.

4. Rovnocenný platný průkaz způsobilosti pilota-vlastníka k provádění údržby může být jakýkoliv dokument osvědčující kvalifikaci pilota uznávanou členským státem. Tento dokument nemusí být nutně vydán příslušným úřadem, ale v každém případě by měl být vydán v souladu s konkrétním systémem členského státu, zatím co se očekává společný Evropský systém licencování pilotů. V takovém případě by mělo být pro účely bodu M.A.801(b)3 (osvědčení o uvolnění do provozu) použito číslo rovnocenného osvědčení nebo kvalifikace namísto čísla průkazu způsobilosti pilota.]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Hlava I – Osvědčení kontroly letové způsobilosti**[AMC M.A.901****Kontrola letové způsobilosti letadla**

Aby byla zajištěna platnost Osvědčení kontroly letové způsobilosti letadla, bod M.A.901 vyžaduje provádění pravidelných kontrol letové způsobilosti letadla a jeho záznamů zachování letové způsobilosti, které vedou k vydání Osvědčení kontroly letové způsobilosti platné 1 rok.

Každé Osvědčení kontroly letové způsobilosti nebo rovnocenný dokument vydaný v souladu s požadavky členského státu a platný v den vstupu v platnost Části-M, Hlavy I, je považován za potvrzení platnosti Osvědčení letové způsobilosti letadla až do doby vypršení jeho platnosti nebo do doby 1 roku po vstupu v platnost Části-M, Hlavy I, podle toho, co nastane dřív. V důsledku toho není nezbytně vyžadováno, aby příslušný úřad znovu vydával všechna národní Osvědčení kontroly letové způsobilosti v den vstupu v platnost Části-M, Hlavy I; je možný odklad dle možností uvedených výše. Nicméně, pokud je převáděno letadlo zapsané v leteckém rejstříku v rámci EU, nemusí být toto národní Osvědčení kontroly letové způsobilosti uznáno úřadem dovozu a může být potřeba vydat nové Osvědčení kontroly letové způsobilosti v souladu s bodem M.A.904.]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.901(a)**Kontrola letové způsobilosti letadla**

Formulář 15a EASA vydávají příslušné úřady, zatímco formulář 15b EASA je vydáván organizací podle M.A. Hlavy G.

AMC M.A.901(b)**Kontrola letové způsobilosti letadla**

1. Jestliže zachování letové způsobilosti letadla není řízeno v souladu s dohodou uvedenou v Části-M, Dodatek I mezi vlastníkem a organizací podle M.A. Hlavy G, mělo by být letadlo považováno za letadlo mimo řízené prostředí. [Nicméně, taková dohoda není nutná, pokud je provozovatel a organizace podle M.A. Hlavy G ta samá organizace.]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

2. Skutečnost, že omezená údržba letadla provedená pilotem-vlastníkem, jak je definována v M.A.803(b), není prováděna organizací oprávněnou k údržbě, nemění postavení letadla v řízeném prostředí za předpokladu, že smluvně vázaná organizace podle M.A. Hlavy G byla informována o každém takovém provedení údržby.

AMC M.A.901(c) 2[, (e) 2 a (f)]**Kontrola letové způsobilosti letadla**

Pokud letadlo zůstává uvnitř řízeného prostředí, pro prodloužení platnosti Osvědčení kontroly letové způsobilosti není požadována kontrola letové způsobilosti, ale pouze ověření zachování vyhovění s [bodem M.A.901(b)].

[Je přijatelné prodloužit platnost Osvědčení kontroly letové způsobilosti maximálně 30 dní před jejím vypršením, bez ztráty návaznosti na plán kontroly letové způsobilosti, což znamená, že nové datum ukončení platnosti je stanoveno na 1 rok po předchozím datu jejího ukončení. Tato lhůta až do výše 30 dnů se také uplatní při požadavku na období 12 měsíců uvedeném v bodu M.A.901(b), který uvádí, že letadlo zůstává v řízeném prostředí, je-li nepřetržitě řízeno jednou organizací a udržováno příslušně oprávněnou organizací, jak je stanoveno v bodě M.A.901(b), od data vydání posledního Osvědčení kontroly letové způsobilosti až do data, kdy byla provedena nová kontrola letové způsobilosti (to může být až o 30 dnů méně než 12 měsíců).

Je také přijatelné provést prodloužení platnosti Osvědčení kontroly letové způsobilosti (ARC) po ukončení jeho platnosti za předpokladu, že jsou splněny všechny podmínky pro jeho prodloužení. Nicméně, výše uvedené znamená, že:

- letadlo nemůže létat od ukončení platnosti ARC až do jeho prodloužení, a
- nové datum ukončení platnosti (po prodloužení) je stanoveno na 1 rok po ukončení předchozí platnosti (ne 1 rok po provedení prodloužení).]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.901(d) [a (g)]

Kontrola letové způsobilosti letadla

[Doporučení odeslané organizací k řízení zachování letové způsobilosti (CAMO) nebo osvědčujícím personálem podle bodu M.A.901(g) příslušnému úřadu členského státu zápisu do rejstříku by mělo být alespoň v anglickém jazyce, různí-li se členský stát zápisu do rejstříku a členský stát organizace CAMO. Jinak může být vyplněno v oficiálním jazyce (oficiálních jazycích) členského státu organizace CAMO.]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

Doporučení zasláné příslušnému úřadu by mělo obsahovat alespoň položky předepsané níže:

a) Všeobecné informace

- informaci o organizaci podle M.A. Hlavy G
- informaci o vlastníkovi/nájemci
- datum a místo, kde byla dokumentována kontrola a proveden posudek letadla
- doba a místo, kde může být letadlo viděno, jestliže to požaduje příslušný úřad

b) Informace o letadle

- poznávací značka
- typ
- výrobce
- výrobní číslo
- odkaz na Letovou příručku
- údaj o hmotnosti a těžišti
- odkaz na program údržby

c) Dokumenty připojené k doporučení

- kopie dokumentu o zápisu do leteckého rejstříku
- kopie žádosti vlastníka o nové Osvědčení kontroly letové způsobilosti

d) Stav letadla

- celkové doby a počty letů
- seznam osob nebo organizací, které mají provádět činnosti pro zachování letové způsobilosti, včetně úkolů údržby na letadle a jeho celcích poté, co bylo vydáno poslední Osvědčení kontroly letové způsobilosti

e) Posudek letadla

- detailní seznam prostorů v letadla, které byly posuzovány, a jejich stav

f) Nálezy

- seznam všech nálezu učiněných během kontroly letové způsobilosti s provedenými nápravnými opatřeními.

g) Prohlášení

Prohlášení podepsané personálem kontroly letové způsobilosti, který doporučuje vydání Osvědčení letové způsobilosti.

Prohlášení by mělo potvrdit, že letadlo v současném uspořádání splňuje následující:

- Příkazy k zachování letové způsobilosti k poslednímu publikovanému vydání; a
- Přílohu k Typovému osvědčení; a
- program údržby; a
- omezené provozní lhůty letadlového celku; a
- správné rozložení hmotnosti a těžiště, které odráží současné uspořádání letadla; a
- Část-21 z hlediska veškerých modifikací a oprav; a
- platnou letovou příručku, včetně doplňků; a
- provozní požadavky.

Výše uvedené položky by měly jasně určit odkaz na údaje používané při stanovení vyhovění; například by měl být stanoven počet a vydání používaných Příloh k Typovému osvědčení.

Prohlášení by mělo také potvrdit, že vše z výše uvedeného je náležitě zapsáno a ověřeno v systému záznamů zachování letové způsobilosti letadla a/nebo technickém deníku provozovatele.

[AMC M.A.901(g) Kontrola letové způsobilosti

Slova „osvědčujícím personálem“ znamenají, že personál v době kontroly letové způsobilosti splňuje všechny požadavky Části-66 na osvědčující personál pro letadla, která jsou předmětem kontroly (včetně požadavků na průběžnou praxi), a které se v některých případech mohou odkazovat na národní pravidla.

Úřední schválení osvědčujícího personálu příslušným úřadem by mělo být uděleno pouze po ověření dosažených kvalifikací a po uspokojivém provedení kontroly letové způsobilosti pod dozorem příslušného úřadu.

Věta „nesmí být vydáno na více než dva po sobě následující roky“ znamená, že každé tři roky musí být kontrola letové způsobilosti provedena příslušným úřadem nebo příslušně oprávněnou organizací podle M.A. Hlavy G.]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.901[(j)] Kontrola letové způsobilosti letadla

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

Vhodné kanceláře by měly zahrnovat:

- a) kancelář s běžným kancelářským vybavením, jako jsou pracovní stoly, telefony, kopírovací stroje, atd. pomocí kterých je možné provést kontrolu záznamů údržby.
- b) hangár, který je potřeba pro fyzický posudek

Pokud není personál kontroly letové způsobilosti příslušného úřadu příslušně kvalifikovaný, je nezbytná podpora personálu, který je kvalifikovaný v souladu s Částí-66.

AMC M.A.903(a) 1 Převod letadel zapsaných v leteckém rejstříku v rámci EU

Žadatel by měl informovat příslušný úřad v rámci předchozího členského státu zápisu do leteckého rejstříku, aby dal souhlas s řádným převodem informací mezi dvěma příslušnými úřady během procesu převodu letadla. [Převod informací by měl, je-li to použitelné, obsahovat oznámení, že Osvědčení kontroly letové způsobilosti převáděného letadla bylo vydáno v souladu s požadavky členského státu, jak dovoluje článek 4.3 nařízení Komise (ES) č. 2042/2003.]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.A.903(b)**Převod letadel zapsaných v leteckém rejstříku v rámci EU**

V případě převodu letadla zapsaného v leteckém rejstříku v rámci EU by si měl vlastník/provozovatel letadla ověřit, že příslušný úřad nového členského státu zápisu do leteckého rejstříku zapsal novou poznávací značku letadla do existujícího Osvědčení kontroly letové způsobilosti a potvrdil změnu.

AMC M.A.904(a) 1**Kontrola letové způsobilosti letadel dovážených do EU**

Žadatel by měl informovat příslušný úřad alespoň 10 pracovních dnů předem o čase a místě kontroly letové způsobilosti, aby umožnil účast personálu úřadu.

AMC M.A.904(a) 2**Kontrola letové způsobilosti letadel dovážených do EU**

1. Pokud probíhá kontrola letové způsobilosti letadla dovezeného do EU, měla by proběhnout kontrola letadla a příslušných záznamů, aby se určila práce, která má být provedena k prokázání letové způsobilosti letadla.

2. Při určování prováděné práce během kontroly letové způsobilosti na letadle by se mělo brát v úvahu následující:

- a) informace z úřadů třetí země, jako jsou vývozní Osvědčení, základní informace úřadu;[]
- b) informace o předchozí údržbě letadla, jako jsou záznamy zachování letové způsobilosti, letadlové, motorové, vrtulové, rotorové knihy a knihy součástí s omezenou lhůtou nebo karty je-li to vhodné, technický/letový/palubní deník, seznam odložených závad, celkové doby a počty letů, doby a počty letů od poslední údržby, předchozí letecké nehody, předchozí plán údržby, předchozí stav vyhovění Příkazům k zachování letové způsobilosti;[]
- c) informace o letadle, jako jsou Přílohy k Typovému osvědčení letadla, motoru, vrtule, Přílohy k Osvědčení hluku a emisí, Letová příručka a doplňky;[]
- d) stav zachování letové způsobilosti letadla, jako jsou stav Příkazů k zachování letové způsobilosti letadla a letadlového celku, stav servisních bulletinů, stav údržby, stav všech letadlových celků s omezenou provozní lhůtou, rozložení hmotnosti a těžiště, včetně seznamu vybavení;[]
- e) stav modifikací a oprav letadla, který podrobně popisuje prvky, jako jsou navržené modifikace a opravy vlastníkem/provozovatelem, Doplňková typová osvědčení, a součásti požadující značení EPA (European parts approval);[]
- f) uspořádání kabiny letadla, jako je zastavěné nouzové vybavení, uspořádání pilotního prostoru, štítky, přístrojová omezení, uspořádání sedadel v pilotním prostoru;[]
- g) údržba potřebná pro dovoz, jako je zahrnutí modifikací potřebných pro vyhovění typové certifikace podle EASA, překlenovací kontrola ke splnění nového programu údržby;[]
- h) avionika, jako je, mimo jiné, rádio a navigační vybavení, vybavení pro IFR, zkouška digitálního zapisovače letových údajů (DFDR)/ zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR), ELT 406 MHz kód a identifikace;[]
- i) kompenzování kompasu;[]

- j) zvláštní provozní pravidla, jako jsou lety dvoumotorových letounů s prodlouženým doletem (ETOPS)/dálkové lety (LROPS), snížená minima vertikálních rozstupů (RVSM), MNPS (specifikace minimální navigační výkonnosti), provoz za každého počasí (AWOPS), RNAV;[]
- k) posudek letadla, včetně ověření shody s letovou příručkou a přílohou, přítomnost ohnivzdorných identifikačních štítků, shodu s poznávacími značkami včetně zápisu do rejstříku, přítomnost a provozuschopnost nouzového vybavení, systémy vnitřního a vnějšího osvětlení, a
- l) letovou kontrolu včetně systému řízení/pozemní kontrolu pilotního prostoru/motorovou zkoušku.

3. Pokud není k dispozici žádná organizace podle M.A. Hlavy G oprávněná pro určité typy letadel, může příslušný úřad provést kontrolu letové způsobilosti v souladu s tímto odstavcem a ustanoveními [M.A.901(h)] a M.B.902. V takovém případě by měla být žádost o kontrolu letové způsobilosti podána na příslušný úřad 30 dní předem.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC M.A.904(b)

Kontrola letové způsobilosti letadel dovážených do EU

Doporučení zasláné příslušnému úřadu by mělo obsahovat alespoň položky stanovené níže.

a) Veškeré informace vyhlášené AMC M.A.901(d) a (g)

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

b) Informace o letadle

- přidělená poznávací značka
- stát výrobce
- předchozí poznávací značku
- číslo vývozního Osvědčení
- čísla Typového osvědčení a Přílohy k typovému osvědčení
- Typové osvědčení hluku a emisí a čísla Přílohy k typovému osvědčení
- porovnání předchozího programu údržby s návrhem nového programu.

c) Dokumenty připojené k doporučení

- kopie žádosti, a;
- originál vývozního Osvědčení; a
- kopie schválení letové příručky a jejích doplňků; a
- seznam Příkazů k zachování letové způsobilosti k poslednímu publikovanému vydání; a
- návrh nového programu údržby; a
- stav všech letadlových celků s omezenou provozní lhůtou; a

- správné rozložení hmotnosti a těžiště, které odráží současné uspořádání letadla; a
- odkaz na schválení veškerých modifikací a oprav podle Části-21.

d) Údržba

- kopie pracovních bloků, které požaduje organizace podle Hlavy G, včetně podrobností o každé překlenovací kontrole, aby se zajistilo, že veškerá nezbytná údržba byla provedena.

- e) Letová kontrola letadla
 - kopie hlášení z letové kontroly

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ODDÍL B – Postupy pro příslušný úřad**Hlava A – Všeobecně****AMC M.B.102(a)****Příslušný úřad – Všeobecně**

1. Při rozhodnutí o požadované organizační struktuře pro letovou způsobilost by měl příslušný úřad přezkoumat počet Osvědčení, která mají být vydána, počet a velikost možných provozovatelů, počet organizací oprávněných k údržbě podle M.A. Hlavy F a organizací oprávněných k řízení zachování letové způsobilosti podle M.A. Hlavy G v rámci členského státu, stejně jako úroveň činnosti civilního letectví, počet a složitost letadel a velikost leteckého průmyslu členského státu.

2. Příslušný úřad by měl zachovat účinné řízení důležitých úkolů kontroly a nepřidělit je takovým způsobem, aby vlastníci letadel, provozovatelé, organizace oprávněné k údržbě podle M.A. Hlavy F a organizace oprávněné k řízení zachování letové způsobilosti podle M.A. Hlavy G ve skutečnosti řídily sami sebe ve věcech letové způsobilosti.

3. Uspořádání organizační struktury by mělo zajistit, že se při různých úkolech a povinnostech příslušného úřadu nespolehá na jednotlivce. To znamená, že zachování a nenarušení splnění těchto úkolů a povinností příslušného úřadu by mělo také být zaručeno v případě onemocnění, úrazu nebo nepřítomnosti jednotlivých zaměstnanců.

AMC M.B.102(c)**Příslušný úřad – Kvalifikace a výcvik**

Inspektoři příslušného úřadu by měli mít:

- 1.1. praktické zkušenosti a odbornou znalost v uplatňování požadavků na letovou bezpečnost a provozních bezpečnostních postupů;
- 1.2. celkovou znalost:
 - a) příslušných částí prováděcích předpisů, certifikačních specifikací a poradenského materiálu;
 - b) postupů příslušného úřadu;
 - c) práv a povinností inspektora;
 - d) systémů jakosti;
 - e) řízení zachování letové způsobilosti.
 - [f) provozních postupů, pokud ovlivňují řízení zachování letové způsobilosti letadel nebo údržbu.]
- 1.3. výcvik metod auditu
- 1.4. 5 let praxe, která dovoluje inspektorovi pracovat samostatně. Ta může zahrnovat praxi získanou během výcviku k získání kvalifikace podle odstavce 1.5.
- 1.5. příslušné vysokoškolské vzdělání nebo kvalifikaci technika údržby letadel s doplňkovým vzděláním. „Příslušné vysokoškolské vzdělání“ znamená vysokoškolské vzdělání získané studiem oboru letectví, strojírenství, elektrotechniky, elektroniky, avioniky nebo jiným studiem příslušným údržbě a zachování letové způsobilosti letadel /letadlových celků.
- 1.6. znalost příslušného vzorku typu(ů) letadla(letadel) získanou prostřednictvím schváleného výcvikového kurzu, včetně výcviku týkajícího se bezpečnosti palivových nádrží (FTS), jak je popsáno

v Dodatku XII k AMC M.A.706(f) a AMC M.B.102(c). Tyto kurzy by měly minimálně odpovídat úrovni znalostí rovnocenné Úrovni 1 (Obecné seznámení) dle Dodatku III k Části-66.

„Příslušný vzorek“ znamená, že tyto kurzy by měly pokrývat typické systémy začleněné v letadlech, které budou součástí rozsahu oprávnění.

1.7. znalost norem údržby.

2. Kromě technické způsobilosti by inspektoři měli mít vysoký stupeň bezúhonnosti, měli by být nestranní při provádění svých úkolů, měli by být diskrétní a měli by mít dobré znalosti lidské povahy.

3. Měl by být vypracován program pro pokračovací výcvik, který dává inspektorům možnost v pravidelných intervalech, navštívit příslušné výrobce a zúčastňovat se odborných symposií, stejně jako výcvikových nebo udržovacích kurzů k získání přímých vědomostí o novém vývoji. Jako všeobecný přístup, není pro inspektory vhodné, aby získali odbornou kvalifikaci od jednotek pod jejich přímou řídicí pravomocí.

[Rozhodnutí č. 2010/006/R, 07. 09. 2010]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2009/006/R, 31. 03. 2009]

AMC M.B.102(d)

Organizace příslušného úřadu – Postupy

Dokumentované postupy by měly obsahovat následující informace:

- a) Ustanovení příslušného(příslušných) úřadu(ů) členským státem.
- b) Titul(y) a jméno(a) vedoucího(vedoucích) příslušného úřadu a jejich povinnosti a odpovědnosti.
- c) Organizační schéma znázorňující související vazby odpovědnosti nadřazených osob.
- d) Postupy, které stanovují kvalifikaci pro personál společně se seznamem personálu oprávněným podepisovat Osvědčení.
- e) Všeobecný popis provozních prostor.
- f) Postupy, které stanovují, jak příslušný(é) úřad(y) zajišťuje(i) plnění Části-M.

AMC M.B.104(a)

Uchovávání záznamů

1. Systém uchovávání záznamů by měl zajistit, že všechny záznamy jsou přístupné kdykoliv je to potřeba v přiměřené době. Tyto záznamy by měly být uspořádány odpovídajícím způsobem prostřednictvím příslušného úřadu (chronologicky, v abecedním pořádku, atd.)

2. Všechny záznamy obsahující citlivé údaje týkající se žadatelů nebo organizací by měly být uchovávány bezpečným způsobem a s řízeným přístupem k zajištění důvěrnosti tohoto druhu údajů.

3. Veškeré počítačové technické vybavení užívané k zajištění záložních údajů by mělo být skladováno v místě odlišném od místa obsahujícím pracovní údaje a v prostředí, které zajišťuje, že tyto údaje zůstávají i nadále ve vyhovujícím stavu. Když dojde ke změnám technického nebo programového vybavení, měla by být věnována zvláštní péče zajištění toho, že všechny nezbytné údaje jsou stále přístupné přinejmenším během celého období, které je stanoveno v M.B.104(c) a/nebo (e).

AMC M.B.104(f)

Uchovávání záznamů

Případy, kdy musí být záznamy zpřístupněny, by měly být omezeny na:

- incidenty a letecké nehody,
- nálezy vzhledem k programu průběžného sledování letadla, v kterém jsou zapojeny organizace oprávněné jiným příslušným úřadem, k určení základní příčiny,
- letadla převážně provozovaná v jiném členském státě,
- letadlo dříve provozované v jiném členském státě,
- organizaci, která má oprávnění v několika členských státech.

Pokud jsou záznamy požadovány z jiného členského státu, měly by být jasně stanoveny důvody žádosti. Záznamy mohou být zpřístupněny zasláním kopie nebo dáním souhlasu k jejich nahlédnutí.

AMC M.B.105(a)

Vzájemná výměna informací

Typickým případem, kdy je vzájemná výměna informací nezbytná, je případ, kdy je letadlo převáděno uvnitř EU podle M.A.903. Pokud je oznámen takový převod, měl by příslušný úřad informovat příslušný úřad, kde bude letadlo zapsáno do leteckého rejstříku, o každých známých problémech převáděného letadla. Kromě toho by měl příslušný úřad, kde bude letadlo zapsáno do leteckého rejstříku, zajistit, že prvně jmenovaný příslušný úřad byl řádně informován, že letadlo odletělo.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Hlava B – Zodpovědnost

Je postupně zpracováváno.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Hlava C – Zachování letové způsobilosti**AMC M.B.301(a)****Program údržby**

Aby příslušný úřad zápisu do leteckého rejstříku prověřil vyhovění M.A.302, inspektor, který provádí audit, by měl projít výcvikem pro zpracování a řízení programu údržby.

AMC M.B.301(b)**Program údržby**

1. Pokud se posuzuje program údržby letadla vzhledem k oprávnění, měl by příslušný úřad ověřit, že je program údržby přijatelný pro zachování letové způsobilosti určitého letadla, které je uvedené na seznamu a je vhodné pro zamýšlený provoz, životní prostředí a plánované využití.
2. Příslušný úřad by měl při posuzování obsahů brát v úvahu zdroje dokumentu, například doporučený program údržby výrobců, zprávu Výboru pro přezkoumání systému údržby (MRB – Maintenance review board), vlastní zkušenosti provozovatele nebo jiný schválený program.
3. Příslušný úřad se může rozhodnout vydat navrhovaný plán údržby pro letouny s pístovým motorem nebo skupinu letounů s pístovým motorem s maximální vzletovou hmotností menší než 2 730 kg nebo pro kluzáky, motorové kluzáky nebo pro balóny nebo pro skupinu typů kluzáků, motorových kluzáků nebo balónů. Pokud se vlastníci/provozovatelé výše uvedených letadel rozhodnou používat navrhovaný plán údržby příslušného úřadu, veškerá rozdílná doporučení výrobce by měla být zapracována do konečného programu údržby, aby mohl být schválen.
4. Kopie schváleného programu údržby by měla být uchována příslušným úřadem, dokud není schválen organizací oprávněnou podle M.A. Hlavy G.
5. Dokumentace vydaná příslušným úřadem pro schválení programu údržby provozovatele může obsahovat podrobnosti o tom, kdo může vydávat Osvědčení o uvolnění do provozu, v dané situaci a může charakterizovat, které úkoly jsou považovány za složité úkoly údržby nebo omezenou údržbu pilota-vlastníka podle Dodatku VIII k Části-M.
6. V případě obchodní letecké dopravy nebo velkých letadel je zpracování schváleného programu údržby provozovatele závislé na dostatečně uspokojivých zkušenostech z provozu, který řádně proběhl. Všeobecně by měl být úkol, který je považován jako překračující omezení MRB dostatečně opakovan několikrát v daném intervalu před tím, než má být navržen jako rozšiřující. Dodatek I k AMC M.A.302 a M.B.301(b) podává více informací.
7. Příslušný úřad může na začátku provozu letadla nebo činnosti provozovatele schválit neúplný program údržby, pod podmínkou omezení oprávnění programu údržby do doby, která nepřesáhne jakoukoliv požadovanou ještě neschválenou údržbu.
8. Jestliže není příslušný úřad nadále přesvědčen, že může být udržován bezpečný provoz, může být schválení programu údržby nebo jeho části pozastaveno nebo zrušeno. Případy, které vyvolají takové opatření zahrnují:
 - 8.1. Provozovatel mění využití letadla;
 - 8.2. Vlastník nebo organizace oprávněná podle M.A. Hlavy G nebyla schopna zajistit, aby program údržby odrážel potřeby údržby letadla, kterými může být bezpečný provoz zaručen.

[]

[Rozhodnutí č. 2013/034/R, 21. 12. 2013]

[Rozhodnutí č. 2013/025/R, 20. 09. 2013]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.B.301(c)**Program údržby**

1. Pro schválení programu údržby prostřednictvím postupu, který je stanoven organizací podle M.A. Hlavy G, by mělo být po organizaci požadováno, aby příslušnému úřadu prokázala, že je způsobilá, má postupy a zajišťuje uchování záznamů, které umožní organizaci analyzovat spolehlivost letadla, pokyny držitele Typového osvědčení a jiné související kritérium provozní a údržby.

2. Podle složitosti letadla a povahy provozu by měly postupy programu údržby obsahovat spolehlivou soustředěnou údržbu a postupy monitorování stavu programu údržby a mít postupy, které se vztahují k řízení programu, které obsahují následující opatření:

- a) rozšíření nebo úprava úkolu,
- b) přezkoumání programu údržby,
- c) zhodnocení Servisních bulletinů nebo Servisních informací,
- d) provedení kontroly letadlového celku a konstrukcí v provozu,
- e) změnu programu údržby,
- f) kontrolu účinnosti postupu údržby a jejich změnu,
- g) přezkoumání a vyhodnocení zprávy výboru pro přezkoumání systému údržby (MRBR) nebo dokumentu pro plánování údržby (MPD – Maintenance Planning Document) výrobce, co je vhodné,
- h) kontrolu a vyhodnocení Příkazů k zachování letové způsobilosti,
- i) spolupráce vlastník/údržba/organizace podle M.A. Hlavy G,
- j) výcvik.

3. Pokud příslušný úřad požaduje, měla by organizace přijmout opatření pro účast zástupce příslušného úřadu na schůzkách uspořádaných z důvodu rozvahy nad dopady údržby, které vyplývají z kontroly výše uvedených opatření.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC M.B.301(d)**Program údržby**

Programy a veškeré s ním spojené údaje letové způsobilosti, včetně takových údajů používaných pro zdůvodnění rozšíření programů, by měly být dostupné na požádání příslušného úřadu.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC M.B.303**Sledování zachování letové způsobilosti**

Příslušný úřad může vytvořit přizpůsobený program dozoru letové způsobilosti pro letadla, u kterých provádí kontrolu letové způsobilosti.

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC[1] M.B.303(b)**Sledování zachování letové způsobilosti letadla**

[ROZSAH POSUDKŮ]

- 1]. Příslušný úřad by měl provádět namátkové posudky výrobku letadel zapsaných v jeho leteckém rejstříku, aby ověřil, že:
- stav letadel během namátkového posudku vzhledem k normám je přijatelný pro zachování platnosti Osvědčení letové způsobilosti [Osvědčení kontroly letové způsobilosti],
 - provozovatelovo/vlastníkové řízení letové způsobilosti jeho letadel je účinné,
 - bylo dosahováno vyhovujících úrovní zachování letové způsobilosti,
 - oprávnění a průkazy způsobilosti udělené organizacím a osobám jsou stále používány odpovídajícím způsobem k dosažení požadovaných úrovní.

[Během každého posudku z důvodu sledování zachování letové způsobilosti letadla (ACAM) (na odbavovací ploše nebo detailního) je nezbytné provést fyzickou kontrolu letadla.]

- [2]. Namátkové posudky výrobku letadla zahrnují:

- detailní posudky provedené během rozsáhlé údržby, která plně zahrnuje vybrané stránky letové způsobilosti letadla,
- posudky na odbavovací ploše provedené během provozu ke sledování zřejmého stavu letové způsobilosti letadla.

[]

- [3. Při provádění posudků na odbavovací ploše by měl (měli) inspektor (inspektoři) vynaložit veškeré možné úsilí, aby nedošlo k bezdůvodnému zpoždění letadla podrobovaného kontrole.]

[Rozhodnutí č. 2013/005/R, 29. 03. 2013]

[AMC2 M.B.303(b) Sledování zachování letové způsobilosti letadla

DETAILNÍ POSUDEK

- Detailní posudek ACAM je namátkovou kontrolou klíčových rizikových prvků (KRE) a měl by být prováděn během plánované/rozsáhlé údržby. Dodatek III k GM1 k M.B.303(b) uvádí poradenský materiál týkající se klíčových rizikových prvků (KRE), který může být použit pro plánování a/nebo analýzu kontrol.
- Posudek by měl být „hlubokým průřezem“ vybraných součástí nebo systémů.
- Záznam kontroly ACAM by měl identifikovat, které klíčové rizikové prvky (KRE) byly podrobeny kontrole.]

[Rozhodnutí č. 2013/005/R, 29. 03. 2013]

[AMC3 M.B.303(b) Sledování zachování letové způsobilosti letadla*]

KLÍČOVÉ RIZIKOVÉ PRVKY

1. Pro sledování zachování letové způsobilosti letadla by měly být použity následující klíčové rizikové prvky (KRE):
 - (a) Typový návrh a změny typového návrhu
 - (b) Omezení letové způsobilosti
 - (c) Příkazy k zachování letové způsobilosti
 - (d) Dokumenty letadla
 - (e) Letová příručka
 - (f) Hmotnost & vyvážení
 - (g) Značení & štítky
 - (h) Provozní požadavky
 - (i) Řízení závad
 - (j) Program údržby letadla
 - (k) Řízení letadlových celků
 - (l) Opravy
 - (m) Záznamy

2. Tyto klíčové rizikové prvky (KRE) a jejich podrobné součásti by měly být přizpůsobeny složitosti typu letadla, které je posuzováno, takže budou ponechány pouze ty položky, které jsou použitelné a relevantní pro konkrétní typ letadla.

* Viz Dodatky k Části M – Dodatek III k GM1 M.B.303(b)]

[Rozhodnutí č. 2013/005/R, 29. 03. 2013]

**AMC M.B.303(c)
Sledování zachování letové způsobilosti**

Každý příslušný úřad by měl vytvořit roční program posudků, který vybírá letadlo a/nebo provozovatele, v závislosti na znalosti prostředí, provozních podmínek, úrovních letové způsobilosti a na předchozích zkušenostech v posuzování. Program by měl být používán k určení provozovatele/letadlového parku/letadla, který způsobuje největší znepokojení.

[]

[Rozhodnutí č. 2013/005/R, 29. 03. 2013]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Hlava D – Normy údržby

Je postupně zpracováváno.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Hlava E – Letadlové celky

Je postupně zpracováváno.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Hlava F – Organizace k údržbě**AMC M.B.602(a)****První oprávnění**

1. „Úředně písemně oznámit“ znamená, že by měl být pro tuto činnost použit formulář 4 EASA (Dodatek X). S výjimkou odpovědného vedoucího, by měla formulář 4 EASA vyplnit každá osoba jmenovaná na pozici požadovanou v ustanovení M.A.606(b).

2. Příručka organizace údržby v případě schválení odpovědným vedoucím obsahuje závazné prohlášení podepsané odpovědným vedoucím, které znamená úřední schválení.

AMC M.B.602(b)**První oprávnění**

Příslušný úřad by měl písemně oznámit schválení Příručky organizace údržby.

AMC M.B.602(c)**První oprávnění**

1. Příslušný úřad by měl stanovit kým a jak by měl být audit veden. Například pro jednotlivé situace bude nezbytné určit, zda je pro určitou situaci nevhodnější určit jeden audit prováděný velkým týmem nebo řadu auditů prováděných malými auditorskými týmy nebo početné skupiny auditů prováděných jednotlivým pracovníkem.

2. Audit může být proveden na základě skupiny typově příbuzných produktů. Například, v případě organizace s kvalifikací pro letadla Socata TB20 a Piper PA 28, se audit zaměří pouze na jeden typ pro úplnou kontrolu vyhovění. V závislosti na výsledku může být pro druhý typ požadována pouze námtková kontrola vzhledem k těm činnostem, které jsou chápány jako nevyhovující z hlediska prvního typu.

3. Inspektor příslušného úřadu provádějící audit by měl vždy zajistit, že je po celou dobu auditu doprovázen nadřazeným a odborně kvalifikovaným pracovníkem organizace. Důvod pro to, aby byl doprovázen, je zajistit, že organizace si plně uvědomuje jakékoliv nálezy během auditu.

4. Inspektor provádějící audit by měl nadřazeného odborně kvalifikovaného pracovníka organizace na závěr auditu o všech provedených nálezech informovat.

AMC M.B.602(e)**První oprávnění**

1. Nálezy by měly být zaznamenány formou zprávy z auditu s dočasnou kategorizací, jako je úroveň 1 nebo 2. Následně po návštěvě auditu, která určí konkrétní nálezy, by měl příslušný úřad přezkoumat dočasné úrovně nálezu, které upraví jestliže je to nutné a změni kategorizaci z „dočasné“ na „potvrzenou“.

2. Veškeré nálezy by měly být žadateli písemně potvrzeny do 2 týdnů po návštěvě auditu.

3. Příslušný úřad může mít důvod, když nalezne problémy v žadatelově organizaci, pochybovat o jejím vyhovění. V takovém případě by měla být organizace včas informována o možném nevyhovění, a že problém bude přezkoumán v rámci příslušného úřadu před tím, než bude učiněno rozhodnutí. Jestliže přezkoumáním usoudí, že nejsou žádné nálezy, potom postačí ústní schválení organizace.

AMC M.B.602(f)**První oprávnění**

1. Zpráva z auditu by měla být vytvořena na formuláři 6F EASA (viz Dodatek VI).

2. Přezkoumání jakosti se zprávou z auditu v souladu s formulářem 6F EASA by mělo být provedeno oprávněnou nezávislou osobou jmenovanou příslušným úřadem. Přezkoumání by mělo

vzít v úvahu příslušné odstavce M.A. Hlavy F, zařazení úrovně nálezů a provedená závěrečná opatření. Přijatelná kontrola formuláře auditu by měla být vyjádřena podpisem na formuláři auditu.

AMC M.B.602(g) **První oprávnění**

Zprávy z auditu by měly obsahovat datum objasnění každého nálezu, společně s odkazem na zprávu příslušného úřadu nebo dopis, který potvrzuje objasnění.

AMC M.B.603(a) **Vydání oprávnění**

1. Pokud se oprávnění vztahuje k více než jednomu příslušnému úřadu, mělo by být oprávnění uděleno současně příslušnými úřady členských států, na jejichž území jsou další provozní prostory organizace k údržbě umístěny. Z praktických důvodů by mělo být první oprávnění uděleno na základě společné návštěvy auditu schvalujícího příslušného úřadu a příslušných úřadů členských států, na jejichž území jsou další provozní prostory organizace k údržbě umístěny. Auditem, který se vztahuje k obnovení oprávnění, by měl být pověřen Členský stát, na jehož území je provozní prostor organizace k údržbě umístěn. Formulář o výsledku auditu a doporučení by mělo být potom předloženo schvalujícímu příslušnému úřadu.

2. Oprávnění týkající se M.A. Hlavy F by mělo vycházet pouze ze způsobilosti organizace a nemělo by být omezeno odkazem na individuálně certifikované výrobky podle EASA.

Například, jestliže je organizace způsobilá provádět údržbu série Cessna 100 v rámci omezení M.A. Hlavy F, v rozsahu oprávnění by mělo být uvedeno A2 Cessna 100 série a ne Cessna 172 RG, konkrétní letadlový kód pro jedno z mnoha sérií Cessna 100.

AMC M.B.603(c) **Vydání oprávnění**

Číselná řada čísel oprávnění by měla být jedinečná pro konkrétní organizaci oprávněnou k údržbě.

AMC M.B.604(b) **Průběžný dozor**

1. Pokud se rozhodl příslušný úřad, že je nezbytné, aby se série návštěv auditu stala úplným auditem organizace oprávněné k údržbě, měl by program určit, jaké prvky oprávnění budou pokryty každou návštěvou.

2. Doporučuje se, aby se část auditu zaměřila na zprávy o vlastním vnitřním sledování organizace vytvořené kontrolou organizace, aby se určilo, jestli organizace rozpoznává a napravuje své problémy.

3. Při úspěšném závěru auditu(ů) včetně kontroly příručky, by měl být inspektorem, který vykonává audit, vyplněn formulář zprávy z auditu včetně všech zaznamenaných nálezů, závěrečných opatření a doporučení. Pro tuto činnost by měl být použit formulář 6F EASA.

4. Na inspektorovi příslušného úřadu, který provádí posudky, lze nárokovat uznání určitých položek auditů dokončených během předchozích 23 měsíců, v závislosti na 4 podmínkách:

- a) audit určité položky by měl být stejný jako ten, který požaduje poslední změna M.A. Hlavy F, a
- b) měla by být dostatečná evidence záznamů o tom, že byly takové audity určité položky provedeny a že byla přijata veškerá nápravná opatření, a
- c) Inspektor příslušného úřadu provádějící posudky by se měl přesvědčit, že není důvod se domnívat, že se zhoršila úroveň s ohledem na tyto audity určité položky, které mají stanovit opětovnou spolehlivost;

- d) audity určité položky, které mají stanovit opětovnou spolehlivost, by měly být prováděny ne později, než po 24 měsících po posledním auditu položky.

5. Pokud provádí dozor organizací, které jsou držiteli jak oprávnění podle M.A. Hlavy F, tak podle Hlavy G, měl by příslušný úřad uspořádat audity tak, aby pokryly obě oprávnění, aby se vyhnul dvojím kontrolám konkrétní oblasti.

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.B.605([a]) 1

Nálezy

Při nálezů úrovně 1 může být pro příslušný úřad nezbytné zajistit, že je provedena další údržba a opětovná certifikace všech dotčených výrobků, v závislosti na povaze nálezů.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC M.B.606

Změny

1. Změny vztahující se ke jmenovaným osobám

Příslušný úřad by měl mít přiměřenou kontrolu nad každou změnou, která se vztahuje k personálu uvedeném v ustanovení M.A.606(a) a (b). Takové změny budou vyžadovat změnu Příručky.

2. Doporučuje se, aby byla udržována jednoduchá příloha o stavu Příručky, která obsahuje informaci, kdy byla změna přijata příslušným úřadem a kdy byla schválena.

3. Příslušný úřad by měl určit kategorii změn Příručky, které mohou být zapracovány prostřednictvím nepřímého schválení. V takovém případě by měl být postup uveden v části změn Příručky organizace údržby.

Změny oznámené v souladu s bodem M.A.617 nejsou považovány za nevýznamné.

Ve všech případech, kdy se nejedná o nevýznamnou změnu, by pro danou změnu měla(y) být použita(y) příslušná(é) část(i) formuláře 6F EASA.

4. Organizace oprávněná k údržbě by měla předložit každou změnu Příručky příslušnému úřadu, ať už kvůli schválení změny příslušným úřadem nebo nepřímo schválenou změnu. V případě, že změna vyžaduje schválení příslušného úřadu, příslušný úřad by měl, pokud vyhověla, dát toto najevo písemným schválením. V případě, že je změna předložena po postupu nepřímého schválení, měl by příslušný úřad písemně potvrdit přijetí.

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Hlava G – Organizace k řízení zachování letové způsobilosti**AMC M.B.701(a)****Žádost**

1. Příslušný úřad by neměl předpokládat, že dokumenty uvedené v M.B.701(a) budou předloženy v úplném stavu s první žádostí o udělení nebo změnu, jelikož každý může požadovat oprávnění podle svého vlastního uvážení, a to může podléhat změně, jako výsledek posudku příslušného úřadu během odborného hodnocení. Pracovní verze dokumentů by měla být předložena při nejbližší příležitosti tak, aby mohlo začít hodnocení žádosti. Udělení nebo změna nemůže být dokončena dokud příslušný úřad nevlastní úplné dokumenty.

2. Tato informace je požadována, aby bylo příslušnému úřadu umožněno provádět zkoumání, určit množství nezbytné práce údržby a sídla v kterých bude vykonávána.

3. Žadatel by měl informovat příslušný úřad, kde se uskuteční údržba na základně a plánovaná traťová údržba a podat podrobné informace o každé smluvní údržbě, která je kromě toho poskytována v reakci na ustanovení M.A.201(h) nebo M.A.708(c).

4. V době žádosti by měl mít provozovatel pro příslušné časové období zavedené do praxe dohody na veškerou údržbu na základně a plánovanou traťovou údržbu schválené příslušným úřadem. Provozovatel by měl v pravý čas ustanovit další dohody před tím, než je údržba provedena.

Smlouvy pro údržbu na základně pro kontroly dlouhodobé životnosti mohou být uzavřeny na základě jednorázových smluv, když příslušný úřad toto považuje za odpovídající letadlovému parku provozovatele.

AMC M.B.702(a)**První oprávnění**

1. „Formálně písemně oznámit“ znamená, že by měl být použit pro tuto činnost formulář 4 EASA. S výjimkou odpovědného vedoucího by měla formulář 4 EASA vyplnit každá osoba jmenovaná na postavení požadované v ustanovení M.A.706(c), (d) a M.A.707.

2. Výklad organizace řízení zachování letové způsobilosti v případě schválení odpovědným vedoucím obsahuje závazné prohlášení podepsané odpovědným vedoucím, které znamená formální schválení[, jakmile úřad uspořádá setkání s odpovědným vedoucím a je spokojen s jeho výsledky].

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.B.702(b)**První oprávnění**

1. Příslušný úřad by měl písemně oznámit schválení Výkladu organizace řízení zachování letové způsobilosti.

2. Výklad [] řízení zachování letové způsobilosti by měl obsahovat smlouvy pro subdodavatelské úkoly řízení zachování letové způsobilosti uzavřené [organizacemi k řízení zachování letové způsobilosti]. Příslušný úřad by měl ověřit, zda byly splněny při schvalování Výkladu normy stanovené v bodě AMC M.A.201(h) 1.

[3. Příslušný úřad během vyšetřování přijatelnosti navrhovaných dohod o subdodavatelských úkolech řízení zachování letové způsobilosti vezme u subdodavatelských organizací v úvahu, všechny ostatní uzavřené smlouvy, bez ohledu na stát zápisu do rejstříku, z hlediska dostatečných zdrojů, odborné znalosti, sktruktury vedení, provozních prostor a součinnost mezi smluvními organizacemi k řízení zachování letové způsobilosti, subdodavatelskými organizacemi a, v příslušných případech, organizací (organizacemi) k údržbě podle Části-145.]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC M.B.702(c)**První oprávnění**

1. Příslušný úřad by měl stanovit, kým a jak by měl být audit veden. Například pro velké organizace bude nezbytné určit, zda je pro určitou situaci nejvhodnější určit jeden audit prováděný velkým týmem nebo řadu auditů prováděných malými auditorskými týmy nebo početné skupiny auditů prováděných jednotlivým pracovníkem.
2. Doporučuje se, aby byl audit prováděn na základě skupiny typově příbuzných produktů, protože například v případě organizace s kvalifikací na Airbus A310 a A 320 se audit zaměří pouze na jeden typ pro úplnou kontrolu vyhovění. V závislosti na výsledku může být pro druhý typ požadována pouze namátková kontrola, vzhledem k těm činnostem, které jsou chápány jako nevyhovující z hlediska prvního typu.
3. Když se určuje rozsah auditu a to, které činnosti organizace budou hodnoceny během auditu, musí být brány v úvahu práva oprávněné organizace, například oprávnění k provádění kontrol letové způsobilosti.
4. Inspektor příslušného úřadu provádějící audit by měl vždy zajistit, že je po celou dobu auditu doprovázen nadřízeným a odborně kvalifikovaným pracovníkem organizace. Obvykle je to vedoucí jakosti. Důvod pro to, aby byl doprovázen(a), je zajistit, že organizace si plně uvědomuje jakékoliv nálezy během auditu
5. Inspektor provádějící audit by měl nadřízeného odborně kvalifikovaného pracovníka organizace na závěr auditu o všech provedených nálezech informovat.

AMC M.B.702(e)**První oprávnění**

1. Nálezy by měly být zaznamenány na formuláři zprávy z auditu s dočasnou kategorizací, jako je úroveň 1 nebo 2. Následně po návštěvě auditu, která určí konkrétní nálezy, by měl příslušný úřad přezkoumat dočasné úrovně nálezů, které upraví, jestliže je to nutné, a změni kategorizaci z „dočasné“ na „potvrzené“.
2. Veškeré nálezy by měly být žadateli písemně potvrzeny do 2 týdnů po návštěvě auditu.
3. Příslušný úřad může mít důvod, když naleznе problémy v žadatelově organizaci, pochybovat o jejím vyhovění. V takovém případě by měla být organizace včas informována o možném nevyhovění a že problém bude přezkoumán v rámci příslušného úřadu před tím, než bude učiněno rozhodnutí. Jestliže přezkoumáním usoudí, že nejsou žádné nálezy, potom postačí ústní schválení organizace.

AMC M.A.702(f)**První oprávnění**

1. Zpráva z auditu by měla být vytvořena na formuláři 13 EASA (viz Dodatek VII).
2. Přezkoumání jakosti se zprávou z auditu v souladu s formulářem 13 EASA by mělo být provedeno oprávněnou nezávislou osobou jmenovanou příslušným úřadem. Přezkoumání by mělo vzít v úvahu příslušné odstavce M.A. Hlavy G, zařazení úrovně nálezů a provedená závěrečná opatření. Přijatelná kontrola formuláře auditu by měla být vyjádřena podpisem na formuláři 13 EASA.

AMC M.A.702(g)**První oprávnění**

Zprávy z auditu by měly obsahovat datum objasnění každého nálezů, společně s odkazem na zprávu příslušného úřadu nebo dopis, který potvrzuje objasnění.

AMC M.B.703**Vydání oprávnění**

Tabulka uvedená ve formuláři 14 EASA pro rozsah oprávnění obsahuje pole označené jako „Typ/série/skupina letadla“.

Záměrem je poskytnout příslušnému úřadu maximum flexibility při přizpůsobování oprávnění konkrétní organizaci.

Možné alternativy, které mohou být uvedeny v tomto poli, jsou následující:

- zvláštní označení typu, které je součástí Typového osvědčení, např. Airbus 340-211 nebo Cessna 172R
- typové kvalifikace (nebo sériové) uvedené v Dodatku I k AMC k Části-66, které mohou zajistit podrobnější členění, např. Boeing 737-600/700-800, Boeing 737-600, Cessna 172 Series.
- skupina letadel, např. Letadla Cessna s jedním pístovým motorem.

Odkaz na zastavěný typ motoru v letadle může nebo nemusí být uveden, dle potřeby.

V každém případě by měl být příslušný úřad přesvědčen, že je organizace schopná řídit letovou způsobilost požadovaných typů/skupin/sérií.

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.B.703(a)**Vydání oprávnění**

1. Pokud se oprávnění vztahuje k více než jednomu příslušnému úřadu, mělo by být oprávnění uděleno současně příslušnými úřady členských států, na jejichž území jsou další provozní prostory organizace k řízení zachování letové způsobilosti umístěny. Z praktických důvodů by mělo být první oprávnění uděleno na základě společné návštěvy auditu schvalujícího příslušného úřadu a příslušných úřadů členských států, na jejichž území jsou další provozní prostory organizace k řízení zachování letové způsobilosti umístěny. Auditem, který se vztahuje k obnově oprávnění, by měl být pověřen Členský stát, na jehož území je provozní prostor organizace k řízení zachování letové způsobilosti umístěn. Formulář o výsledku auditu a doporučení by mělo být potom předloženo schvalujícímu příslušnému úřadu.

[]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC M.B.703(c)**Vydání oprávnění**

Číselná řada by měla být jedinečná pro konkrétní organizaci oprávněnou k řízení zachování letové způsobilosti podle Části-M Hlavy G.

[]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC M.B.704(b)**Průběžný dozor**

1. Pokud se rozhodl příslušný úřad, že je nezbytné uskutečnit sérii auditních návštěv, aby byl audit organizace oprávněné k řízení letové způsobilosti úplný, měl by program určovat, jaké prvky oprávnění budou pokryty každou návštěvou.

2. Doporučuje se, aby se část auditu zaměřila na dva stále pokračující aspekty oprávnění podle M.A. Hlavy G, a to zprávy o vlastním vnitřním sledování jakosti organizace vytvořené personálem sledujícím jakost, aby se určilo jestli organizace rozpoznává a napravuje svoje problémy, a za druhé na počet oprávnění/povolení udělených vedoucím jakosti.

3. Při úspěšném závěru auditu(ů), včetně kontroly výkladu, by měl být inspektorem, který vykonává audit, vyplněn formulář zprávy z auditu, včetně všech zaznamenaných nálezů, závěrečných opatření a doporučení. Pro tuto činnost by měl být použit formulář 13 EASA.

4. Na inspektorovi příslušného úřadu, který provádí posudky, lze nárokovat uznání určitých položek auditů dokončených během předchozích období [23] měsíců, v závislosti na 4 podmínkách:

- a) audit určité položky by měl odpovídat tomu, který požaduje poslední změna M.A. Hlavy G, a
- b) měla by být dostatečná evidence záznamů o tom, že byly takové audity určité položky provedeny a že byla přijata veškerá nápravná opatření, a
- c) inspektor příslušného úřadu provádějící posudky by se měl přesvědčit, že není důvod se domnívat, že se zhoršily normy s ohledem na tyto audity určité položky, které mají stanovit opětovnou spolehlivost ;
- d) audity určité položky, které mají stanovit opětovnou spolehlivost, by měly být prováděny ne později než po 24 měsících po posledním auditu položky.

5. Pokud je provádění provozovatelových úkolů řízení zachování letové způsobilosti předmětem subdodavatelských smluv, měl by být ve všech subdodavatelských organizacích příslušným úřadem provozovatele proveden audit v období, které nepřesáhne [24 měsíců (pomoc dle odst. 4 je povolena)], aby se zajistilo úplné vyhovění M.A. Hlavě G. Při těchto auditech, by měl inspektor příslušného úřadu, který vykonává audit, vždy zajistit, že je doprovázen po celou dobu auditu nadřízeným členem technického personálu provozovatele. Veškeré nálezy by měly být zaslány provozovateli a měly by být napraveny.

6. Pokud provádí dozor organizací, které jsou držiteli jak oprávnění podle M.A. Hlavy F, tak podle Hlavy G, měl by příslušný úřad uspořádat audity tak, aby pokryly obě oprávnění, aby se vyhnul dvojím kontrolám konkrétní oblasti.

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.B.705([a]) 1

Nálezy

1. Při nálezu úrovně 1 by měl příslušný úřad informovat vlastníka/provozovatele a příslušný úřad každého potencionálně ovlivněného letadla, aby mohlo být přijato nápravné opatření, aby se zajistilo, že jsou pravděpodobné nebezpečné podmínky na těchto letadlech před dalším letem odstraněny .

2. Kromě toho by mohl nálezu úrovně 1 vést k tomu, že se zjistí na letadle nevyhovění, jak je předepsáno M.B.303(g). V takovém případě by mělo být přijato náležité opatření, jak je uvedeno v M.B.303(h).

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC M.B.706

Změny

1. Změny vztahující se ke jmenovaným osobám

Příslušný úřad by měl mít přiměřenou kontrolu nad každou změnou, která se vztahuje k personálu uvedeném v ustanovení M.A.706[(a), (c), (d) a (i)]. Takové změny budou vyžadovat změnu Výkladu.

2. Doporučuje se, aby byla udržována jednoduchá příloha o stavu Výkladu, která obsahuje informaci, kdy byla změna přijata příslušným úřadem a kdy byla schválena.

3. Příslušný úřad by měl určit nevýznamné změny Výkladu, které mohou být zapracovány prostřednictvím nepřímého schválení. V takovém případě by měl být postup uveden v části změn schváleného Výkladu organizace řízení zachování letové způsobilosti.

Změny oznámené v souladu s bodem M.A.713 nejsou považovány za nevýznamné.

Ve všech případech, kdy se nejedná o nevýznamnou změnu, by pro danou změnu měla(y) být použita(y) příslušná(é) část(i) formuláře 13 EASA.

4. Organizace oprávněná k řízení zachování letové způsobilosti by měla předložit každou změnu Výkladu příslušnému úřadu, ať už kvůli schválení změny příslušným úřadem nebo nepřímo schválenou změnu. V případě, že změna vyžaduje schválení příslušného úřadu, příslušný úřad by měl, pokud vyhověla, dát toto najevo písemným schválením. V případě, že je změna předložena podle postupu nepřímého schválení, měl by příslušný úřad písemně potvrdit přijetí.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Hlava H – Osvědčení o uvolnění do provozu – CRS

Je postupně zpracováváno.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Hlava I – Osvědčení kontroly letové způsobilosti**AMC M.B.901****Zhodnocení doporučení**

1. Výsledek ověření a zkoumání doporučení by měl být žadateli zaslány do 30 dnů. Jestliže bylo před vydáním Osvědčení kontroly letové způsobilosti požadováno nápravné opatření, může příslušný úřad určit další období pro zhodnocení požadované nápravné činnosti.
2. Ověření prohlášení o vyhovění, které požaduje ustanovení M.B.901, neznamená opětovné vydání Osvědčení kontroly letové způsobilosti, nicméně by měl příslušný úřad ověřit, že organizace podle M.A. Hlavy G provedla úplné a důkladné zhodnocení letové způsobilosti letadla.
3. V závislosti na obsahu doporučení, minulosti konkrétního letadla a znalosti organizace podle M.A. Hlavy G [nebo osvědčujícího personálu dle bodu M.A.901(g), která(y)] vytváří doporučení pokud jde o zkušenosti/praxi, počet a nápravu nálezů a předchozí doporučení, se bude rozsah zkoumání lišit. Proto, kdykoliv je to možné, měla by být osoba provádějící vyšetřování zapojena v dozoru organizace podle M.A. Hlavy G, která vytváří doporučení.
4. V některých případech může inspektor určit, že je nutné zajistit:
 - fyzický posudek letadla, nebo;
 - úplnou nebo částečnou kontrolu letové způsobilosti.

[V takovém případě by měl inspektor informovat dostatečně včas organizaci podle M.A. Hlavy G nebo osvědčujícího personálu dle bodu M.A.901(g), která(y) vytváří doporučení tak, aby je mohla(mohl) zajistit sama(sám) podle M.A.901(j).]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

Kromě toho by měla být tato část zkoumání provedena příslušným personálem kontroly letové způsobilosti v souladu s M.B.902(b).

5. Inspektor by měl vydat Osvědčení kontroly letové způsobilosti pouze, pokud je přesvědčen, že letadlo je letově způsobilé.

AMC M.B.902(b)**Kontrola letové způsobilosti příslušným úřadem**

1. Osoba kvalifikovaná v souladu s AMC M.B.102(c), pododstavec 1.5 by měla být považována za osobu, která je držitelem rovnocenného vzdělání k vysokoškolskému v leteckém oboru.
2. „Praxe v zachování letové způsobilosti“ znamená jakoukoliv vhodnou kombinaci praxe v úkolech souvisejících s údržbou letadel a/nebo řízením zachování letové způsobilosti a/nebo s dozorem těchto úkolů.]
- 3.] Příslušný průkaz způsobilosti podle [Přílohy III (Části-66)] je průkaz způsobilosti kategorie B nebo C pro podkategorii letadel, které jsou podrobeny kontrole. V době kontroly není nutné splňovat poslední požadavky na praxi z Části-66 ani být držitelem typové kvalifikace na konkrétní letadlo.
- 4.] Zastávat postavení s příslušnými odpovědnostmi znamená, že by měl mít personál kontroly letové způsobilosti postavení v rámci příslušného úřadu, která opravňuje takovou osobu podepisovat jménem příslušného úřadu.
- 5.] Osoba z příslušného úřadu, která provádí kontroly letové způsobilosti nebo kontroly pro obnovení Osvědčení letové způsobilosti v členském státě, před vstupem v platnost Části-M, by měla být pokládána za osobu, která splňuje ustanovení M.B.902(b).

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

[AMC M.B.902(b)(1)**Kontrola letové způsobilosti příslušným úřadem**

Úředně schválený výcvik v letecké údržbě znamená pro všechna letadla používaná v obchodní letecké dopravě a další letadla s MTOM nad 2370 kg, kromě balónů, výcvik (interní nebo externí) potvrzený prokázáním znalostí následujících témat:

- příslušné části předpisů k zachování letové způsobilosti.
- příslušné části provozních požadavků a postupů, jsou-li použitelné.
- znalost vnitřních postupů pro oblast zachování letové způsobilosti.
- znalost příslušného vzorku typu(typů) letadla(letadel) získaná prostřednictvím schváleného výcvikového kurzu a/nebo získaná praxí. Tyto kurzy by měly minimálně odpovídat úrovni znalostí rovnocenné Úrovni 1 (Obecné seznámení) dle Dodatku III k Části-66.

„Příslušný vzorek“ znamená, že tyto kurzy by měly pokrývat typické systémy začleněné v letadlech, které budou součástí rozsahu oprávnění.]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

[AMC M.B.902(b)(2)**Kontrola letové způsobilosti příslušným úřadem**

Pro balóny a další letadla nepoužívaná v obchodní letecké dopravě s MTOM 2730 kg a nižší, znamená odpovídající výcvik v letecké údržbě prokázání znalostí následujících témat:

- příslušné části předpisů k zachování letové způsobilosti.
- příslušné části provozních požadavků a postupů, jsou-li použitelné.
- znalost vnitřních postupů pro oblast zachování letové způsobilosti.
- znalost příslušného vzorku typu(typů) letadla(letadel) získaná prostřednictvím schváleného výcvikového kurzu a/nebo získaná praxí. Tyto znalosti by měly minimálně odpovídat úrovni znalostí rovnocenné Úrovni 1 (Obecné seznámení) dle Dodatku III k Části-66.

„Příslušný vzorek“ znamená, že tyto kurzy by měly pokrývat typické systémy začleněné v letadlech, které budou součástí rozsahu oprávnění.]

Tyto znalosti mohou být prokázány záznamy v příslušných dokladech nebo přezkoušením provedeným příslušným úřadem. Toto přezkoušení by mělo být zaznamenáno.]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

AMC M.B.902(c)**Kontrola letové způsobilosti příslušným úřadem**

Záznam personálu kontroly letové způsobilosti by měl minimálně obsahovat:

- Jméno,
- Datum narození,
- Základní vzdělání,
- Praxi,
- Kvalifikaci vysokoškolskou v leteckém oboru a/nebo podle Části-66,
- Uznávaný počáteční výcvik
- Uznávaný typový výcvik
- Uznávaný pokračovací výcvik
- Praxi v zachování letové způsobilosti a v rámci organizace,
- Odpovědnosti za běžnou práci

**[AMC k Dodatku II k Části-M
„Použití formuláře 1 EASA pro údržbu“**

1. Následující formáty vydávaného formuláře 1 EASA nebo rovnocenné osvědčení jsou přijatelné:

- Papírový formát osvědčení s podpisem (jsou přijatelné jak originály, tak kopie);
- Papírový formát osvědčení generovaného z elektronického systému (výtisk z elektronicky uložených dat), které splňuje následující odstavec 2;
- Elektronický formulář 1 EASA nebo rovnocenný dokument, který splňuje následující odstavec 2.

2. Elektronické podpisy a elektronické předávání formuláře 1 EASA

a) Předložení příslušnému úřadu

Každá organizace plánující implementovat postup elektronických podpisů pro vydávání formuláře 1 EASA a/nebo pro předávání údajů obsažených ve formuláři 1 EASA elektronickou cestou, by jej měla zdokumentovat a předložit příslušnému úřadu jako součást dokumentů přiložených ke svému Výkladu.

b) Vlastnosti elektronického systému pro generování formuláře 1 EASA

Elektronický systém:

- by měl zaručovat zabezpečený přístup pro každého osvědčujícího pracovníka;
- by měl zajistit integritu dat a správnost údajů osvědčených podpisem formuláře a měl by být schopen prokázat pravost formuláře 1 EASA (pořizování a vedení záznamů) pomocí vhodného zabezpečení, bezpečnostních opatření a zálohování;
- by měl být aktivní pouze v místě, kde se letadlová část uvolňuje s formulářem 1 EASA;
- by neměl dovolit podepsání prázdného formuláře;
- by měl poskytovat vysokou úroveň zajištění, že data nebudou po podpisu upravovány. Je-li dodatečná úprava pro vydání nutná, tj. jde o opětovnou osvědčení letadlové části, měl by být vystaven nový formulář s novým číslem a odkazem na původní vydání;
- by měl zajišťovat „osobní“ elektronický podpis identifikující podepisující osobu. Podpis by měl být generován pouze v přítomnosti podepisující osoby.

Elektronickým podpisem se rozumí údaj v elektronické podobě, který je připojen či logicky spojen s jinými elektronickými daty a který slouží jako metoda ověření pravosti a měl by splňovat následující kritéria:

- je jednoznačně spojen s podepisující osobou;
- umožňuje zjistit totožnost podepisující osoby;
- je vytvořen s využitím prostředků, které podepisující osoba může mít plně pod svou kontrolou.

Elektronický podpis je definován jako elektronicky generovaná hodnota, která je založena na šifrovacím algoritmu a je připojena k datům takovým způsobem, který umožňuje ověření zdroje a integritu dat.

Organizace se upozorňují na to, že při provozování elektronických systémů může být potřeba splnit dodatečné národní a/nebo Evropské požadavky. Jedním z těchto dokumentů může být platné znění „směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/93/ES ze dne 13. prosince 1999 o zásadách Společenství pro elektronické podpisy“.

Elektronický systém by měl být založen na politice a struktuře vedení (důvěrnost, integrita a dostupnost), jako jsou:

- administrátoři, podepisující osoby;
- rozsah oprávnění, práva;
- heslo a zabezpečený přístup, ověření pravosti, ochrany, důvěrnost informací;
- sledování změn;
- minimum bloků, které mají být vyplňovány, úplnost informace;
- archivy;
- atd.

Elektronický systém pro generování formuláře 1 EASA může obsahovat doplňující data jako:

- identifikační kód výrobce;
- identifikační kód zákazníka;
- dílenské hlášení;
- výsledky kontroly;
- atd.

c) Vlastnosti formuláře 1 EASA generovaného elektronickým systémem

Aby bylo usnadněno pochopení a uznání formuláře 1 EASA uvolněného elektronickým podpisem, mělo by být v bloku 14b uvedeno následující prohlášení: „Dokument elektronicky podepsán“.

Vedle tohoto prohlášení se obecně přijímá tisk nebo zobrazení nějaké formy podpisu, jako je třeba zobrazení rukou psaného podpisu podepisující osoby (tj. naskenovaného podpisu) nebo jejího jména.

Při tisku z elektronického formátu by měl formulář 1 EASA splňovat obecné požadavky určené v Dodatku II k Části-M. Na dokumentu by měl být vytištěn vodoznak typu „TISKNU TO Z ELEKTRONICKÉHO SOUBORU“.

Pokud elektronický soubor obsahuje hypertextový odkaz na údaje potřebné ke stanovení letové způsobilosti položky (položek), měly by být při tisku data související s hypertextovým odkazem v čitelném formátu a odlišitelná jako odkaz ve formuláři 1 EASA.

Doplňující informace, které nejsou vyžadovány v pokynech pro vyplňování formuláře 1 EASA, přidané k tištěným kopiím formuláře 1 EASA, mohou mít takovou délku, která nebrání ve vyplňování, vystavení, tisku či čtení kterékoliv části formuláře 1 EASA. Tato doplňující data by měla být uváděna pouze v bloku 12, pokud není nutné začlenit je do jiného bloku z důvodu objasnění obsahu takového bloku.

d) Elektronické předávání elektronického formuláře 1 EASA

Elektronické předávání elektronického formuláře 1 EASA by mělo být prováděno na bázi dobrovolnosti. Obě strany (vydavatel i příjemce) by měly elektronické předání formuláře 1 EASA odsouhlasit.

Za tímto účelem musí být součástí předání:

- všechna data formuláře 1 EASA, včetně dat odkazovaných ve formuláři 1 EASA;
- všechna data potřebná pro ověření pravosti formuláře 1 EASA.

Navíc mohou být součástí předání:

- data nezbytná pro elektronický formát;
- doplňující data, která nejsou vyžadována v pokynech pro vyplňování formuláře 1 EASA, jako je identifikační kód výrobce nebo zákazníka.

Systém používaný pro předávání elektronického formuláře 1 EASA by měl zajišťovat:

- vysokou úroveň digitálního zabezpečení; data by měla být chráněna, nemělo by dojít k jejich změně nebo k poškození;
- mělo by být možné vysledovat data zpět až k jejich zdroji.

Obchodní partneři, kteří si přejí předávat formulář 1 EASA elektronicky, by tak měli činit v souladu s přijatelnými způsoby stanovenými v tomto dokumentu. Doporučuje se, aby používali zavedenou, obecně přijímanou průmyslovou metodu, jako je např. standard Air Transport Association (ATA) Spec 2000 Chapter 16.

Organizace se upozorňují na to, že při provozování elektronického předávání elektronického formuláře 1 EASA může být nutné splnit dodatečné národní a/nebo evropské požadavky.

Příjemce by měl být schopen z obdržených dat bez úprav opětovně vygenerovat formulář 1 EASA; pokud ne, systém by se měl vrátit zpět k papírovému systému.

Informace pro příjemce, kteří potřebují vytisknout elektronický formulář, jsou obsaženy v odstavci c) výše.]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

[AMC k Dodatku V k Části-M**Oprávnění organizace k údržbě podle Přílohy I (Část-M) Hlavy F**

Následující pole na straně 2 „Rozsah oprávnění organizace k údržbě“ Osvědčení o oprávnění organizace k údržbě by měla být vyplněna následovně:

- Datum původního vydání: Vztahuje se k datu prvního vydání Příručky organizace údržby.
- Datum poslední schválené změny: Vztahuje se k datu poslední změny Příručky organizace údržby, která má vliv na obsah osvědčení. Změny v Příručce organizace údržby, které nemají vliv na obsah osvědčení, nevyžadují opětovné vydání osvědčení.
- Změna č.: Vztahuje se k číslu poslední změny Příručky organizace údržby, která má vliv na obsah osvědčení. Změny v Příručce organizace údržby, které nemají vliv na obsah osvědčení, nevyžadují opětovné vydání osvědčení.]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

[AMC k Dodatku VI k Části-M**Oprávnění organizace k řízení zachování letové způsobilosti podle Přílohy I (Části-M) Hlavy G**

Následující pole na straně 2 „Rozsah oprávnění organizace k řízení zachování letové způsobilosti“ Osvědčení o oprávnění organizace k řízení zachování letové způsobilosti by měla být vyplněna následovně:

- Datum původního vydání: Vztahuje se k datu prvního vydání Výkladu řízení zachování letové způsobilosti.
- Datum poslední změny: Vztahuje se k datu poslední změny Výkladu řízení zachování letové způsobilosti, která má vliv na obsah osvědčení. Změny ve Výkladu řízení zachování letové způsobilosti, které nemají vliv na obsah osvědčení, nevyžadují opětovné vydání osvědčení.
- Změna č.: Vztahuje se k číslu poslední změny Výkladu k řízení zachování letové způsobilosti, která má vliv na obsah osvědčení. Změny ve Výkladu řízení zachování letové způsobilosti, které nemají vliv na obsah osvědčení, nevyžadují opětovné vydání osvědčení.]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

[AMC k Dodatku VII „Složité úkoly údržby“

Věta „odpovídajícím způsobem schválený nebo oprávněný svářeč“ obsažená v Dodatku VII, ust. 3(c), znamená, že by kvalifikace měla splňovat oficiálně uznávané standardy nebo by měla být přijatelná pro příslušný úřad.]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

[AMC k Dodatku VIII „Omezená údržba, kterou provádí pilot-vlastník“

1. Seznam uvedený níže stanovuje položky, u kterých se očekává, že budou provedeny vlastníkem, který je držitelem běžného a platného průkazu způsobilosti pilota pro daný typ letadla a který splňuje požadavky Dodatku VIII k Části-M na způsobilost a odpovědnosti.

2. Seznam úkolů nemusí podrobným způsobem řešit specifické potřeby různých kategorií letadel. Kromě toho nemůže být vždy dostatečně brán v úvahu vývoj technologie a povaha provozu prováděného těmito kategoriemi letadel.

3. Z tohoto důvodu jsou následující seznamy považovány za reprezentativní rozsah omezené údržby, kterou provádí pilot-vlastník, zmíněné v bodě M.A.803 a Dodatku VIII:

- Část A použitelná pro letouny;
- Část B použitelná pro rotorová letadla;
- Část C použitelná pro kluzáky a motorové kluzáky;
- Část D použitelná pro balóny a vzducholodě.

4. Prohlídky/kontroly jakékoliv pravidelnosti obsažené ve schváleném programu údržby mohou být prováděny za předpokladu, že jsou stanovené úkoly obsaženy v základních seznamech Částí A až D tohoto AMC a neustále vyhovují základním principům Dodatku VIII k Části-M.

Obsah pravidelných prohlídek/kontrol, stejně jako jejich pravidelnost, není regulována nebo standardizována leteckými specifikacemi. Je na rozhodnutí výrobce/držitele Typového osvědčení (držitel TC) doporučit plán pro každý určitý druh prohlídky/kontroly.

Obsah prohlídek/kontrol se stejnou pravidelností se může u různých držitelů TC lišit a v některých případech se mohou rozhodujícím způsobem týkat bezpečnosti a mohou vyžadovat použití speciálního nářadí nebo zvláštních znalostí, a tak by neměly splňovat podmínky údržby prováděné pilotem-vlastníkem. Z tohoto důvodu nemůže být údržba prováděná pilotem-vlastníkem obecně použitelná pro přesně stanovené prohlídky s takovou pravidelností, jako je 50hodinová, 100hodinová, 6měsíční.

Prohlídky, které mají být provedeny, jsou omezeny na oblasti a úkoly uvedené v tomto AMC k Dodatku VIII. To dovoluje flexibilitu při vytváření programu údržby a neomezuje prohlídky na určité zvláštní pravidelné prohlídky. 50hodinová/6měsíční prohlídka letounu s pevnými nosnými plochami, stejně jako roční prohlídka kluzáku, může být normálně vhodná pro údržbu prováděnou pilotem-vlastníkem.

TABULKY

Poznámka: Úkoly v Části-A nebo Části B označené ** vylučují provoz podle pravidel IFR po údržbě provedené pilotem-vlastníkem. Aby mohla být tato letadla provozována podle pravidel IFR, měl by tyto úkoly uvolnit do provozu technik s příslušným průkazem způsobilosti.

ČÁST A – ÚKOLY ÚDRŽBY PROVÁDĚNÉ PILOTEM-VLASTNÍKEM pro MOTOROVÁ LETADLA (MOTOROVÉ LETOUNY)

ATA	Oblast	Úkol	Letouny ≤ 2730 kg
09	Vlekání	Zámek vlečného lana a mechanismus pro uvolnění vlečného lana – Čištění, mazání a výměna vlečného lana (včetně pojistných lan).	Ano
		Zrcátko – zástavba a výměna zrcátek.	Ano
11	Štítky	Štítky, značky – zástavba a obnovování štítků a značek vyžadovaných letovou příručkou letadla (AFM) a příručkou údržby letadla (AMM).	Ano

ATA	Oblast	Úkol	Letouny ≤ 2730 kg
12	Údržba	Mazání – položek nevyžadujících demontáž, kromě sejmutí nekonstrukčních položek, jako jsou krytky, kryty motoru a aerodynamické přechodové kryty.	Ano
20	Standardní postupy	Zajišťování – výměna zajišťovacího drátu nebo závlačky, kromě těch v řízení motoru, převodových ústrojích a systémech řízení letu.	Ano
		Jednoduché nekonstrukční standardní spojovací prvky – výměna a úprava, kromě výměny objímek/zásuvek a kotvících matic, které vyžadují nýtování.	Ano
21	Klimatizace	Výměna ohebných hadic a vedení.	Ano
23	Komunikace	Komunikační zařízení – Sejmutí a výměna samostatných komunikačních zařízení s rychle rozpojitelnými konektory připevněných na přední palubní desce, kromě provozu podle pravidel IFR.	Ano**
24	Elektrická energie	Akumulátory – výměna a údržba akumulátorů, kromě údržby Ni-Cd akumulátorů a provozu podle pravidel IFR.	Ano**
		Elektrická instalace – oprava přerušených obvodů v nekritickém vybavení, kromě zapalovací soustavy, soustavy hlavního zdroje a požadovaných komunikačních, navigačních systémů a základních letových přístrojů.	Ano
		Spoje – výměna přerušených kabelových spojů.	Ano
		Pojistky – výměna pojistek se správnou jmenovitou hodnotou.	Ano
25	Vybavení	Bezpečnostní pásy – výměna dvou a vícebodových bezpečnostních pásů, kromě pásů zastavěných společně se systémy airbagu.	Ano
		Sedadla – výměna sedadel nebo jejich částí, které nevyžadují demontáž jakéhokoliv základního systému konstrukce nebo řízení.	Ano
		Pomocné přístroje a/nebo vybavení – výměna samostatného vybavení s rychle rozpojitelnými konektory připevněného na přední palubní desce.	Ano
		Kyslíková soustava – výměna přenosných kyslíkových lahví a systémů se schváleným uložením, kromě trvale zastavěných lahví a systémů.	Ano
		ELT – sejmutí/opětovná zástavba.	Ano
27	Řízení letu	Sejmutí nebo opětovná zástavba sloupku ručního řízení u místa druhého pilota a pedálů nožního řízení v případě, že je rychlé rozpojení zajištěno samotným návrhem.	Ano
28	Palivová soustava	Součásti palivového filtru – čištění a/nebo výměna.	Ano
30	Ochrana proti námraze a dešti	Stěrač čelního skla – výměna stírací lišty.	Ano
31	Přístroje	Palubní přístrojová deska – sejmutí nebo opětovná zástavba za předpokladu, že má samotným návrhem dány prvky s rychle rozpojitelnými konektory; kromě provozu IFR.	Ano**
		Systém snímače celkového a statického tlaku (pitot-statický systém) – jednoduché kontroly funkčnosti a těsnosti, kromě provozu IFR.	Ano**
		Vysušování – odvádění vody lapači nebo filtry uvnitř pitot-statického systému, kromě provozu IFR.	Ano**
		Přístroje – kontrola čitelnosti znaků a těch údajů, které odpovídají okolním podmínkám.	Ano
32	Přistávací zařízení	Kola – sejmutí, výměna a údržba, včetně výměny uložení (ložisek) kol a mazání.	Ano
		Údržba – doplnění hydraulické kapaliny.	Ano
		Tlumič nárazů – výměna elastických lan nebo pryžových tlumičů.	Ano
		Tlumící vzpěra – doplnění oleje nebo plynu.	Ano

ATA	Oblast	Úkol	Letouny ≤ 2730 kg
		Lyže – záměna kolového přistávacího zařízení za přistávací zařízení s lyžemi.	Ano
		Přistávací lyže (ostruha) – výměna přistávací lyže(ostruhy) a ostruhových botek.	Ano
		Aerodynamické kryty kol – sejmutí a opětovná zástavba.	Ano
		Mechanické brzdy – seřízení jednoduchých lankových systémů.	Ano
		Brzdy – výměna opotřebovaných brzdových destiček (brzdových obložení).	Ano
33	Světla	Světla – výměna vnitřních i vnějších žárovek, přímo žhavených výbojek, světlometů a čoček.	Ano
34	Navigace	Programové vybavení – aktualizace databází navigačního programového vybavení samostatných zařízení na palubní desce, kromě systémů automatického řízení letu a odpovídačů.	Ano
		Navigační zařízení – sejmutí a výměna samostatných navigačních zařízení s rychle rozpojitelnými konektory připevněných na přední palubní desce, kromě systémů automatického řízení letu, odpovídačů, základního systému řízení letu a provozu IFR.	Ano**
		Samostatné zařízení pro sběr údajů – zástavba, obnova údajů.	Ano
51	Konstrukce	Tkané záplaty – jednoduché záplaty zasahující maximálně přes jedno žebro, které nevyžadují prošíání žebra nebo sejmutí konstrukčních součástí řídicích ploch.	Ano
		Povrchová ochrana (konzervace) – nanášení ochranného materiálu nebo nátěru, které nevyžaduje demontáž jakékoliv nosné konstrukce nebo provozního systému.	Ano
		Povrchová úprava – malé opravy, které nevyžadují demontáž jakékoliv nosné konstrukce nebo provozního systému. To zahrnuje nanášení rozlišovacího nátěru nebo tenkých fólií, stejně jako opravy poznávacích značek.	Ano
		Aerodynamické kryty – jednoduché opravy nekonstrukčních aerodynamických krytů a krytek, které nezmění profil.	Ano
52	Dveře a nouzové východy	Dveře – Sejmutí a opětovná zástavba.	Ano
53	Trup	Čalounění, vnitřní vybavení – malé opravy, které nevyžadují demontáž jakékoliv nosné konstrukce nebo provozního systému nebo zásah do systémů řízení.	Ano
56	Okna	Boční okna – výměna, nevyžaduje-li nýtování, lepení nebo jakýkoliv zvláštní postup.	Ano
61	Vrtule	Kryt vrtulové hlavy (vrtulový kužel) – sejmutí a opětovná zástavba.	Ano
71	Zástavba pohonné jednotky	Kryt motoru – sejmutí a opětovná zástavba, která nevyžaduje sejmutí vrtule nebo rozpojení řídidel.	Ano
		Sací ústrojí – prohlídka a výměna sacího vzduchového filtru.	Ano
72	Motor	Snímače nečistot (kovových) – sejmutí, kontrola a opětovná zástavba za předpokladu, že je snímač samotěsnící a bez elektrického snímání.	Ano
73	Palivo	Součásti čističů a filtrů – čištění a/nebo výměna.	Ano
		Palivo – směšování požadovaného oleje a paliva.	Ano
74	Zapalovací soustava	Zapalovací svíčky – sejmutí, čištění, seřízení a opětovná zástavba.	Ano
75	Chladicí soustava	Chladicí kapalina – doplnění chladicí kapaliny.	Ano
77	Ukazatele motorových parametrů	Ukazatele motorových parametrů – Sejmutí a výměna samostatných ukazatelů s rychle rozpojitelnými konektory připevněných na přední palubní desce a nevyužívajících spojení s přímým čtením.	Ano
79	Olejová (mazací) soustava	Součásti čističů a filtrů – čištění a/nebo výměna.	Ano
		Olej – výměna nebo doplnění motorového oleje a kapaliny v převodovém ústrojí.	Ano

ČÁST B – ÚKOLY ÚDRŽBY PROVÁDĚNÉ PILOTEM-VLASTNÍKEM pro ROTOROVÁ LETADLA

ATA	Oblast	Úkol	Jednomotorová rotorová letadla ≤ 2730 kg
11	Štítky	Štítky, značky – zástavba a obnovování štítků a značek vyžadovaných letovou příručkou letadla (AFM) a příručkou údržby letadla (AMM).	Ano
12	Údržba	Doplnění paliva, oleje, rozmrazovací kapaliny a kapaliny do ostřikovačů skla.	Ano
		Mazání – položek nevyžadujících demontáž, kromě sejmutí nekonstrukčních položek, jako jsou krytky, kryty motoru a aerodynamické přechodové kryty.	Ano
20	Standardní postupy	Zajišťování – výměna zajišťovacího drátu nebo závlačky, kromě těch v řízení motoru, převodových ústrojích a systémech řízení letu.	Ano
		Jednoduché nekonstrukční standardní spojovací prvky – výměna a úprava, kromě výměny objímek/zásuvek a kotvicích matic, které vyžadují nýtování.	Ano
21	Klimatizace	Výměna ohebných hadic a vedení.	Ano
23	Komunikace	Komunikační zařízení – Sejmutí a výměna samostatných komunikačních zařízení s rychle rozpojitelnými konektory připevněných na přední palubní desce, kromě provozu podle pravidel IFR.	Ano**
24	Elektrická energie	Akumulátory – výměna a údržba akumulátorů, kromě údržby Ni-Cd akumulátorů a provozu podle pravidel IFR.	Ano**
		Elektrická instalace – oprava přerušovaných obvodů v nekritickém vybavení, kromě zapalovací soustavy, soustavy hlavního zdroje a požadovaných komunikačních, navigačních systémů a základních letových přístrojů.	Ano
		Spoje – výměna přerušovaných kabelových spojů, kromě spojů na rotujících částech a řídidel.	Ano
		Pojistky – výměna pojistek se správnou jmenovitou hodnotou.	Ano
25	Vybavení	Bezpečnostní pásy – výměna dvou a vícebodových bezpečnostních pásů, kromě pásů zastavěných společně se systémy airbagu.	Ano
		Sedadla – výměna sedadel nebo jejich částí, které nevyžadují demontáž jakéhokoliv základního systému konstrukce nebo řízení, kromě sedadel letové posádky.	Ano
		Sejmutí/zástavba záchranného plovacího zařízení (k zachování plovatelnosti pozemního letadla při pádu do vody) s rychloupínacím uchycením.	Ano
		Pomocné přístroje a/nebo vybavení – výměna samostatného vybavení s rychle rozpojitelnými konektory připevněného na přední palubní desce.	Ano
		ELT – sejmutí/opětovná zástavba.	Ano
30	Ochrana proti námraze a dešti	Stěrač čelního skla – výměna stírací lišty.	Ano
31	Přístroje	Palubní přístrojová deska – sejmutí nebo opětovná zástavba za předpokladu, že má samotným návrhem dány prvky s rychle rozpojitelnými konektory; kromě provozu IFR.	Ano**
		Systém snímače celkového a statického tlaku (pitostatický systém) – jednoduché kontroly funkčnosti a těsnosti, kromě provozu IFR.	Ano**
		Vysušování – odvádění vody lapači nebo filtry uvnitř pitostatického systému, kromě provozu IFR.	Ano**
		Přístroje – kontrola čitelnosti znaků a těch údajů, které odpovídají okolním podmínkám.	Ano

ATA	Oblast	Úkol	Jednomotorová rotorová letadla ≤ 2730 kg
32	Přistávací zařízení	Kola – sejmutí, výměna a údržba, včetně výměny uložení (ložisek) kol a mazání.	Ano
		Výměna opotřebovaných ostruhových botek.	Ano
		Upevnění a sejmutí přistávacích plošek pro přistání na sněhu.	Ano
		Údržba – doplnění hydraulické kapaliny.	Ano
		Brzdy – výměna opotřebovaných brzdových destiček (brzdových obložení).	Ano
33	Světla	Světla – výměna vnitřních i vnějších žárovek, přímo žhavených výbojek, světlometů a čoček.	Ano
34	Navigace	Programové vybavení – aktualizace databází navigačního programového vybavení samostatných zařízení na palubní desce, kromě systémů automatického řízení letu a odpovídačů.	Ano
		Navigační zařízení – sejmutí a výměna samostatných navigačních zařízení s rychle rozpojitelnými konektory připevněných na přední palubní desce, kromě systémů automatického řízení letu, odpovídačů, základního systému řízení letu a provozu IFR.	Ano**
		Samostatné zařízení pro sběr údajů – zástavba, obnova údajů.	Ano
51	Konstrukce	Povrchová ochrana (konzervace) – nanášení ochranného materiálu nebo nátěru, které nevyžaduje demontáž jakékoliv nosné konstrukce nebo provozního systému.	Ano
		Povrchová úprava – malé opravy, které nevyžadují demontáž jakékoliv nosné konstrukce nebo provozního systému, kromě zásahu do hlavního a ocasního rotoru. To zahrnuje nanášení rozlišovacího nátěru nebo tenkých fólií, stejně jako opravy poznávacích značek.	Ano
		Aerodynamické kryty – jednoduché opravy nekonstrukčních aerodynamických krytů a krytek, které nezmění profil.	Ano
52	Dveře a nouzové východy	Dveře – Sejmutí a opětovná zástavba.	Ano
53	Trup	Čalounění, vnitřní vybavení – malé opravy, které nevyžadují demontáž jakékoliv nosné konstrukce nebo provozního systému nebo zásah do systémů řízení.	Ano
56	Okna	Boční okna – výměna, nevyžaduje-li nýtování, lepení nebo jakýkoliv zvláštní postup.	Ano
62	Hlavní rotor	Sejmutí/zástavba listů hlavního rotoru, které jsou navrženy tak, aby sejmutí nevyžadovalo použití speciálního náradí (listy ocasního rotoru jsou vyloučeny), a týká se pouze zástavby stejných dříve sejmutých listů seřazených do původní polohy.	Ano
63 65	Převodové ústrojí (transmise)	Snímače nečistot (kovových) – sejmutí, kontrola a opětovná zástavba za předpokladu, že je snímač samotěsnící a bez elektrického snímání.	Ano
67	Řídicí	Sejmutí nebo opětovná zástavba cyklického a kolektivního řízení a pedálů směrového řízení na místě druhého pilota v případě, že je možnost rychlého rozpojení řízení zajištěna návrhem.	Ano
71	Zástavba pohonné jednotky	Kryt motoru – sejmutí a opětovná zástavba.	Ano
72	Motor	Snímače nečistot (kovových) – sejmutí, kontrola a opětovná zástavba za předpokladu, že je snímač samotěsnící a bez elektrického snímání.	Ano
79	Oleje (mazací) soustava	Součásti filtrů – výměna za předpokladu, že je součástí typu „spin on/off“.	Ano

ATA	Oblast	Úkol	Jednomotorová rotorová letadla ≤ 2730 kg
		Olej – výměna nebo doplnění motorového oleje.	Ano

ČÁST C – ÚKOLY ÚDRŽBY PROVÁDĚNÉ PILOTEM-VLASTNÍKEM pro KLUZÁKY A MOTOROVÉ KLUZÁKY

Zkratky platné pro tuto část:

N/A	nehodící se pro tuto kategorii (not applicable for this category)
SP	kluzák (sailplane)
SSPS	motorový kluzák (bez schopnosti samostatného vzletu) (self-sustained powered sailplane)
SLPS/TM	samostatně vzlétající motorový kluzák/turistický motorový kluzák (self-launching powered sailplane/touring motorglider)

ATA	Oblast	Úkol	SP	SSPS	SLPS /TM
08	Vážení	Přepočítání – malé změny vyvažovacího schématu bez nutnosti převážení.	Ano	Ano	Ano
09	Vlekání	Zámek vlečného lana a mechanismus pro uvolnění vlečného lana – Čištění, mazání a výměna vlečného lana (včetně pojistných lan).	Ano	Ano	Ano
		Zrcátko – zástavba a výměna zrcátek.	Ano	Ano	Ano
11	Štítky	Štítky, značky – zástavba a obnovování štítků a značek vyžadovaných letovou příručkou letadla (AFM) a příručkou údržby letadla (AMM).	Ano	Ano	Ano
12	Údržba	Mazání – položek nevyžadujících demontáž, kromě sejmutí nekonstrukčních položek, jako jsou krytky, kryty motoru a aerodynamické přechodové kryty.	Ano	Ano	Ano
20	Standardní postupy	Zajišťování – výměna zajišťovacího drátu nebo závlačky, kromě těch v řízení motoru, převodových ústrojích a systémech řízení letu.	Ano	Ano	Ano
		Jednoduché nekonstrukční standardní spojovací prvky – výměna a úprava, kromě výměny objímek/zásuvek a kotvicích matic, které vyžadují nýtování.	Ano	Ano	Ano
		Odchylka od normální polohy (Free play) – měření odchylek od normální polohy v systému řízení a od vzájemné polohy křídla a trupu, včetně drobného seřízení pomocí jednoduchých prostředků poskytnutých výrobcem.	Ano	Ano	Ano
21	Klimatizace	Výměna ohebných hadic a vedení.	Ano	Ano	Ano
23	Komunikace	Komunikační zařízení – Sejmutí a výměna samostatných komunikačních zařízení s rychle rozpojitelnými konektory připevněných na přední palubní desce.	Ano	Ano	Ano
24	Elektrická energie	Akumulátory a solární panely – výměna a údržba.	Ano	Ano	Ano
		Elektrická instalace – zástavba jednoduchých konektorů pro připojení doplňkového pomocného vybavení, jako je elektrický variometr, letový počítač, ale kromě požadovaných komunikačních, navigačních systémů a elektrické instalace motoru.	Ano	Ano	Ano

ATA	Oblast	Úkol	SP	SSPS	SLPS /TM
		Elektrická instalace – oprava přerušených obvodů v přístávacích světlometech a jakékoliv další elektrické instalace v pomocném vybavení, jako je elektrický variometr nebo letový počítač, kromě zapalovací soustavy, soustavy hlavního zdroje a požadovaných komunikačních, navigačních systémů a základních letových přístrojů.	Ano	Ano	Ano
		Spoje – výměna přerušených kabelových spojů.	Ano	Ano	Ano
		Spínače – to zahrnuje pájení a nalisování spínačů/konektorů pomocného vybavení, jako je elektrický variometr nebo letový počítač, kromě zapalovací soustavy, soustavy hlavního zdroje a požadovaných komunikačních, navigačních systémů a základních letových přístrojů.	Ano	Ano	Ano
		Pojistky – výměna pojistek se správnou jmenovitou hodnotou.	Ano	Ano	Ano
25	Vybavení	Bezpečnostní pásy – výměna dvou a vícebodových bezpečnostních pásů.	Ano	Ano	Ano
		Sedadla – výměna sedadel nebo jejich částí, které nevyžadují demontáž jakéhokoliv základního systému konstrukce nebo řízení.	Ano	Ano	Ano
		Pomocné přístroje a/nebo vybavení – výměna samostatného vybavení s rychle rozpojitelnými konektory připevněného na přední palubní desce.	Ano	Ano	Ano
		Sejmutí a zástavba pomocných přístrojů a/nebo pomocného vybavení.	Ano	Ano	Ano
		Stěrač, čistič křídla – údržba, sejmutí a opětovná zástavba, která nevyžaduje demontáž jakéhokoliv základní konstrukce nebo řízení.	Ano	Ano	Ano
		Snímače statického tlaku – sejmutí nebo opětovná zástavba snímačů statického tlaku a snímačů pro kompenzaci celkové energie pro variometr.	Ano	Ano	Ano
		Kyslíková soustava – výměna přenosných kyslíkových lahví a systémů se schváleným uložením, kromě trvale zastavěných lahví a systémů.	Ano	Ano	Ano
		Aerodynamické padákové brzdy – zástavba a údržba.	Ano	Ano	Ano
		ELT – sejmutí/opětovná zástavba.	Ano	Ano	Ano
26	Protipožární ochrana	Signalizace požáru – výměna čidel a ukazatelů.	N/A	Ano	Ano
27	Řízení letu	Těsnění štěrbin u vztlakových klapek (gap seals) – zástavba a údržba, nevyžaduje-li kompletní sejmutí řízení.	Ano	Ano	Ano
		Systém řízení – měření pohybu systému řízení bez sejmutí řídicích ploch.	Ano	Ano	Ano
		Lanka řízení (táhla) – jednoduchá vizuální kontrola stavu.	Ano	Ano	Ano
		Plynový tlumič – výměna plynového tlumiče v systému řízení aerodynamické brzdy.	Ano	Ano	Ano
		Sloupek ručního řízení u místa druhého pilota a pedály nožního řízení – sejmutí nebo opětovná zástavba v případě, že je rychlé rozpojení zajištěno samotným návrhem.	Ano	Ano	Ano
28	Palivová soustava	Palivová vedení – výměna montovaných palivových vedení spojených samotěsnícími spojkami.	N/A	Ano	Ne
		Palivový filtr – čištění a/nebo výměna.	N/A	Ano	Ano
31	Přístroje	Palubní přístrojová deska – sejmutí nebo opětovná zástavba za předpokladu, že má samotným návrhem dány prvky s rychle rozpojitelnými konektory; kromě provozu IFR.	Ano	Ano	Ano

ATA	Oblast	Úkol	SP	SSPS	SLPS /TM
		Systém snímače celkového a statického tlaku (pitot-statický systém) – jednoduché kontroly funkčnosti a těsnosti.	Ano	Ano	Ano
		Výměna tlumiče vibrací/nárazů palubní přístrojové desky.	Ano	Ano	Ano
		Vysušování – odvádění vody lapači nebo filtry uvnitř pitot-statického systému.	Ano	Ano	Ano
		Ohebné hadice – výměna poškozených hadic.	Ano	Ano	Ano
32	Přistávací zařízení	Kola – sejmutí, výměna a údržba, včetně výměny uložení (ložisek) kol a mazání.	Ano	Ano	Ano
		Údržba – doplnění hydraulické kapaliny.	Ano	Ano	Ano
		Tlumič nárazů – výměna elastických lan nebo pryžových tlumičů.	Ano	Ano	Ano
		Tlumící vzpěra – doplnění oleje nebo plynu.	Ano	Ano	Ano
		Dvířka přistávacího zařízení – sejmutí nebo opětovná zástavba a oprava, včetně obslužného třmenu.	Ano	Ano	Ano
		Lyže – záměna kolového přistávacího zařízení za přistávací zařízení s lyžemi.	Ano	Ano	Ano
		Přistávací lyže (ostruha) – výměna a údržba přistávací lyže (ostruhy) hlavní, na křídle, záďové.	Ano	Ano	Ano
		Aerodynamické kryty kol – sejmutí a opětovná zástavba.	Ano	Ano	Ano
		Mechanické brzdy – seřízení jednoduchých lankových systémů.	Ano	Ano	Ano
		Brzdy – výměna opotřebovaných brzdových destiček (brzdových obložení).	Ano	Ano	Ano
		Pružiny – výměna opotřebovaných nebo starých pružin.	Ano	Ano	Ano
		Signalizace polohy přistávacího zařízení – sejmutí nebo opětovná zástavba jednoduchého systému signalizace polohy přistávacího zařízení.	Ano	Ano	Ano
33	Světla	Světla – výměna vnitřních i vnějších žárovek, přímo žhavených výbojek, světlometů a čoček.	N/A	N/A	Ano
34	Navigace	Programové vybavení – aktualizace databází navigačního programového vybavení samostatných zařízení na palubní desce, kromě systémů automatického řízení letu a včetně aktualizace pomocných přístrojů/pomocného vybavení.	Ano	Ano	Ano
		Navigační zařízení – sejmutí a výměna samostatných navigačních zařízení s rychle rozpojitelnými konektory připevněných na přední palubní desce, kromě systémů automatického řízení letu, odpovídačů, základního systému řízení letu.	Ano	Ano	Ano
		Samostatné zařízení pro sběr údajů – zástavba, obnova údajů.	Ano	Ano	Ano
51	Konstrukce	Tkané záplaty – jednoduché záplaty zasahující maximálně přes jedno žebro, které nevyžadují prošíání žebra nebo sejmutí konstrukčních součástí řídicích ploch.	Ano	Ano	Ano
		Povrchová ochrana (konzervace) – nanášení ochranného materiálu nebo nátěru, které nevyžaduje demontáž jakékoliv nosné konstrukce nebo provozního systému.	Ano	Ano	Ano
		Povrchová úprava – malé opravy nátěru a povrchové vrstvy v případě, že není ovlivněna základní nosná konstrukce. To zahrnuje nanášení rozlišovacího nátěru nebo tenkých fólií, stejně jako opravy poznávacích značek.	Ano	Ano	Ano

ATA	Oblast	Úkol	SP	SSPS	SLPS /TM
		Aerodynamické kryty – jednoduché opravy nekonstrukčních aerodynamických krytů a krytek, které nezmění profil.	Ano	Ano	Ano
52	Dveře	Dveře – Sejmутí a opětovná zástavba.	Ano	Ano	Ano
53	Trup	Čalounění, vnitřní vybavení – malé opravy, které nevyžadují demontáž jakékoliv nosné konstrukce nebo provozního systému nebo zásah do systémů řízení.	Ano	Ano	Ano
56	Okna	Boční okna – výměna, nevyžaduje-li nýtování, lepení nebo jakýkoliv zvláštní postup.	Ano	Ano	Ano
		Překryty pilotní kabiny – sejmутí a opětovná zástavba.	Ano	Ano	Ano
		Plynový tlumič – výměna tlumiče překrytu pilotní kabiny.	Ano	Ano	Ano
57	Křídla	Lyže (ostruhy) na konci křídla – sejmутí a opětovná zástavba a údržba spodní lyže (ostruhy) nebo válečku na konci křídla, včetně montáže pružiny.	Ano	Ano	Ano
		Vodní zátěž – sejmутí a opětovná zástavba přizpůsobivých nádrží.	Ano	Ano	Ano
		Vířič (vírový generátor) a těsnící pásky – sejmутí a opětovná zástavba schválených těsnících pásek a pásek vířiče.	Ano	Ano	Ano
61	Vrtule	Kryt vrtulové hlavy (vrtulový kužel) – sejmутí a opětovná zástavba.	N/A	Ano	Ano
71	Zástavba pohonné jednotky	Sejmутí a zástavba pohonné jednotky, včetně motoru a vrtule.	N/A	Ano	Ne
		Kryt motoru – sejmутí a opětovná zástavba, která nevyžaduje sejmутí vrtule nebo rozpojení řídidel.	N/A	Ano	Ano
		Sací ústrojí – prohlídka a výměna sacího vzduchového filtru.	N/A	Ano	Ano
72	Motor	Snímače nečistot (kovových) – sejmутí, kontrola a opětovná zástavba za předpokladu, že je snímač samotěsnící a bez elektrického snímání.	N/A	Ano	Ano
73	Palivo	Součásti čističů a filtrů – čištění a/nebo výměna.	N/A	Ano	Ano
		Palivo – směšování požadovaného oleje a paliva.	N/A	Ano	Ano
74	Zapalovací soustava	Zapalovací svíčky – sejmутí, čištění, seřízení a opětovná zástavba.	N/A	Ano	Ano
75	Chladicí soustava	Chladicí kapalina – doplnění chladicí kapaliny.	N/A	Ano	Ano
76	Řízení motoru	Řízení – menší seřízení neletových řídidel nebo řídidel pohonné jednotky, jejichž funkčnost není kritická pro jakoukoliv fázi letu.	N/A	Ano	Ne
77	Ukazatele motorových parametrů	Ukazatele motorových parametrů – Sejmутí a výměna samostatných ukazatelů s rychle rozpojitelnými konektory připevněných na přední palubní desce a nevyužívajících spojení s přímým čtením.	N/A	Ano	Ano
79	Olejová (mazací) soustava	Součásti čističů a filtrů – čištění a/nebo výměna.	N/A	Ano	Ano
		Olej – výměna nebo doplnění motorového oleje a kapaliny v převodovém ústrojí.	N/A	Ano	Ano

ČÁST D – ÚKOLY ÚDRŽBY PROVÁDĚNÉ PILOTEM-VLASTNÍKEM pro BALÓNY/VZDUCHOLODĚ

Oblast a úkol	Horkovzdušná vzducholoď	Horkovzdušný balón	Plynový balón
A) OBAL			
1 – Opravy tkaniny – kromě celých panelů (jak je definováno v instrukcích držitele Typového osvědčení a v souladu s nimi), které nevyžadují opravu nebo výměnu nosných lemavek.	Ano	Ano	Ne
2 – Příďové uzavazovací lano – výměna.	Ano	N/A	N/A
3 – Transparenty – upevnění, výměna a oprava (bez šití).	Ano	Ano	Ano
4 – Tavná pojistka (Teplotní praporek) – výměna.	Ano	Ano	N/A
5 – Vysílač teploty a kabely snímačů teploty – sejmutí a opětovná zástavba.	Ano	Ano	N/A
6 – Korunové (stabilizační) lano – výměna (v případě, že je trvale připevněno ke korunovému kruhu).	Ne	Ano	N/A
7 – Zástěrka/clona plamene (scoop) nebo nehořlavé ústí (skirt) – výměna nebo oprava (včetně uchycení).	Ano	Ano	N/A
B) HOŘÁK			
8 – Hořák – čištění a mazání.	Ano	Ano	N/A
9 – Piezozapalování – seřízení.	Ano	Ano	N/A
10 – Hořákové trysky – čištění a výměna.	Ano	Ano	N/A
11 – Rám hořáku (tlumicí) – výměna nebo opětovná zástavba.	Ano	Ano	N/A
12 – Ventily hořáku – seřízení uzavíracího ventilu, které nevyžaduje speciální nářadí nebo zkušební vybavení.	Ano	Ano	N/A
C) KOŠ A GONDOLA			
13 – Ochranné krytí koše/gondoly – oprava nebo výměna.	Ano	Ano	Ano
14 – Ližiny (včetně kol) koše/gondoly – oprava nebo výměna.	Ano	Ano	Ano
15 – Vnější lanová držadla – oprava.	Ano	Ano	Ano
16 – Výměna potahů sedadla – čalounění a bezpečnostní pásy.	Ano	Ano	Ano
D) PALIVOVÁ LÁHEV			
17 – Ventil kapaliny – výměna O-kroužků ve výstupním otvoru.	Ano	Ano	Ne
E) PŘÍSTROJE A VYBAVENÍ			
18 – Akumulátory – výměna v samostatných přístrojích a komunikačním vybavení.	Ano	Ano	Ano
19 – Komunikační, navigační zařízení, přístroje a/nebo vybavení – sejmutí a výměna samostatných komunikačních zařízení s rychle rozpojitelnými konektory připevněných na přední palubní desce.	Ano	Ano	Ano
F) MOTORY			
20 – Čištění a mazání, které nevyžaduje demontáž, kromě sejmutí nekonstrukčních položek, jako jsou krytky, kryty motoru a aerodynamické přechodové kryty.	Ano	N/A	N/A
21 – Kryt motoru – sejmutí a opětovná zástavba, která nevyžaduje sejmutí vrtule.	Ano	N/A	N/A
22 – Součásti palivových a olejových čističů a/nebo filtrů – sejmutí, čištění a/nebo výměna.	Ano	N/A	N/A
23 – Akumulátory – výměna a údržba akumulátorů (kromě údržby Ni-Cd akumulátorů).	Ano	N/A	N/A
24 – Kryt vrtulové hlavy (vrtulový kužel) – sejmutí a zástavba kvůli prohlídce.	Ano	N/A	N/A
25 – Pohonná jednotka – sejmutí a zástavba pohonné jednotky, včetně motoru a vrtule.	Ano	N/A	N/A

Oblast a úkol	Horkovzdušná vzducholoď	Horkovzdušný balón	Plynový balón
26 – Motor – snímače nečistot (kovových) – sejmutí, kontrola a opětovná zástavba.	Ano	N/A	N/A
27 – Zapalovací svíčky – sejmutí nebo zástavba a seřízení, včetně odstupu elektrod.	Ano	N/A	N/A
28 – Chladící kapalina – doplnění.	Ano	N/A	N/A
29 – Řízení motoru – menší seřízení neletových řídicídel nebo řídicídel pohonné jednotky, jejichž funkčnost není kritická pro jakoukoliv fázi letu.	Ano	N/A	N/A
30 – Přístroje motoru – sejmutí a výměna.	Ano	N/A	N/A
31 – Mazací olej – výměna nebo doplnění motorového oleje a kapaliny v převodovém ústrojí.	Ano	N/A	N/A
32 – Palivová vedení – výměna montovaných palivových vedení spojených samotěsnícími spojkami.	Ano	N/A	N/A
33 – Vzduchové filtry (jsou-li zastavěny) – sejmutí, čištění a výměna.	Ano	N/A	N/A

1

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Dodatek I k AMC M.A.302 a AMC M.B.301(b)**OBSAH PROGRAMU ÚDRŽBY****1. Všeobecné požadavky**

1.1. Program údržby by měl obsahovat následující základní informace.

1.1.1. Typ/model a poznávací značku letadla, motorů a, kde je to použitelné, APU a vrtulí.

1.1.2. Jméno/název a adresu vlastníka, provozovatele nebo organizace oprávněné podle M.A. Hlavy G, která řídí letovou způsobilost letadla.

1.1.3. Číslo oprávnění, datum vydání a číslo vydání schváleného programu údržby.

1.1.4. Prohlášení podepsané vlastníkem, provozovatelem nebo organizací oprávněnou podle M.A. Hlavy G, která řídí letovou způsobilost letadla, ve smyslu, že údržba uvedeného letadla bude prováděna podle programu a že program bude kontrolován a aktualizován jak je požadováno.

1.1.5. Obsahy/seznam platných stran a jejich stav revize dokumentu.

1.1.6. Kontrolní lhůty, které odrážejí očekávanou využitelnost letadla. Taková využitelnost by měly být stanovena a zahrnovat toleranci ne větší než 25%. Pokud se využití neočekává, mohou být zahrnuta také omezení kalendářní dobou.

1.1.7. Postupy pro rozšíření stanovených kontrolních lhůt, je-li to použitelné a přijatelné pro příslušný úřad zápisu do leteckého rejstříku.

1.1.8. Ustanovení k záznamu data a odkazu na schválené změny zapracované do programu údržby.

1.1.9. Podrobnosti o úkolech předletové údržby, které jsou vykonávány personálem údržby.

1.1.10. Úkoly a lhůty (intervaly/četnosti), ve kterých by měla být každá část letadla, motorů, APU, vrtulí, letadlových celků, příslušenství, vybavení, přístrojů, elektrické a radiové aparatury, společně se souvisejícími systémy a zástavbami kontrolována. Toto by mělo zahrnovat druh a stupeň požadované prohlídky.

1.1.11. Lhůty, ve kterých by měly být letadlové celky kontrolovány, čištěny, mazány, doplněny, seřizeny a zkoušeny.

1.1.12. Je-li to použitelné, podrobnosti z požadavků systému stáří letadel, společně s jakýmkoliv specifikovaným programem namátkových kontrol.

1.1.13. Je-li to použitelné, podrobnosti ze specifických programů údržby konstrukce, které jsou vydané držitelem Typového osvědčení, včetně, ale nemezující se na:

- a) Údržba soudržnosti konstrukce po přípustném poškození a Program doplňkové prohlídky konstrukce.
- b) Programy údržby konstrukce vyplývající z přezkoumání servisních bulletinů, vytvořených držitelem Typového osvědčení.
- c) Prevenci koroze a kontrolu.
- d) Hodnocení opravy.
- e) Rozsáhlé únavové poškození.

1.1.14. V případě potřeby, podrobnosti Omezení řízení konfigurace kritického návrhu (CDCCL) spolu s příslušnými postupy.

1.1.15. Je-li to použitelné, prohlášení o omezení platnosti z hlediska celkových počtů letů/kalendářních termínů/letových hodin pro konstrukční program v odstavci 1.1.13.

1.1.16. Lhůty, ve kterých by měly být provedeny generální opravy a/nebo výměny prostřednictvím nových nebo generálkovaných letadlových celků.

1.1.17. Odkaz na ostatní dokumenty schválené Agenturou, které obsahují podrobnosti z úkolů údržby, které souvisejí s povinnými omezeními životnosti, Požadavky na osvědčování údržby (CMR) a příkazy k zachování letové způsobilosti (AD).

POZNÁMKA: Aby se zabránilo neúmyslným odchylkám od těchto úkolů nebo intervalů, neměly by být tyto položky zahrnuty v hlavní části dokumentu programu údržby, nebo v jakémkoliv systému řízení plánování, bez specifického označení jejich stupně závaznosti.

1.1.18. Podrobnosti z, nebo odkaz na jakýkoliv požadovaný program spolehlivosti nebo statistické metody průběžného dozoru.

1.1.19. Prohlášení, že by metody a postupy ke splnění programu měly být podle norem specifikovaných v pokynech pro údržbu držitele Typového osvědčení. V případě, že se schválené metody a postupy liší, mělo by se na ně prohlášení odkazovat.

1.1.20. Každý uváděný úkol údržby by měl být definován v oddílu definic programu.

2. Programová základna

2.1. Program údržby letadla vlastníka nebo organizace oprávněné podle M.A. Hlavy G by měl být obvykle založen na zprávě Výboru pro přezkoumání systému údržby (MRB – Maintenance review board), kde je to použitelné, a na dokumentu plánování údržby držitele Typového osvědčení nebo článku 5 příručky údržby, (tj. doporučený program údržby výrobce).

Struktura a úprava těchto doporučení pro údržbu může být přepsána vlastníkem nebo organizací oprávněnou podle M.A. Hlavy G, aby lépe vyhovovala provozu a kontrole konkrétního programu údržby.

2.2. Pro nově typově certifikované letadlo, pro které neexistuje předchozí schválený program údržby, bude pro vlastníka nebo organizaci oprávněnou podle M.A. Hlavy G nezbytné, aby zcela zhodnotili doporučení výrobce (a zprávu MRB, kde je to použitelné), společně s dalšími informacemi o letové způsobilosti, aby vytvořili reálný program ke schválení .

2.3. Pro existující typy letadel je pro provozovatele přípustné provést porovnání s dříve schválenými programy údržby. Nemělo by se předpokládat, že program schválený pro jednoho vlastníka nebo organizaci oprávněnou podle M.A. Hlavy G by mohl být schválený automaticky pro ostatní.

Když se posuzuje existující program, mělo by se vytvořit hodnocení využitelnosti letadla/letadlového parku, četnosti přistání, zástavby vybavení a zejména zkušenosti vlastníka nebo organizace oprávněné podle M.A. Hlavy G při hodnocení stávajícího programu.

V případě, že není příslušný úřad přesvědčen, že navrhovaný program údržby lze používat tak jak je, měl by si příslušný úřad vyžádat příslušné změny takové, jako doplňkové úkoly údržby nebo omezení četnosti kontroly, je-li to nezbytné.

2.4. Omezení řízení konfigurace kritického návrhu (CDCCL)
Jestliže byla držitelem TC/STC identifikována pro daný typ letadla omezení CDCCL, měly by být vytvořeny instrukce pro údržbu. CDCCL se vyznačují vlastnostmi zástavby nebo letadlového celku letadla, které by měly být zachovány během modifikace, změny, opravy nebo plánované údržby po dobu provozní životnosti letadla nebo příslušného letadlového celku nebo letadlové části.

3. Změny

Změny (opravy) schváleného programu údržby by měly být provedeny vlastníkem nebo organizací oprávněnou podle M.A. Hlavy G, aby odrážely změny v doporučeních držitele Typového osvědčení, modifikací, provozní zkušenosti, nebo to, co je požadováno příslušným úřadem.

4. Povolené odchylky od lhůt údržby

Vlastník nebo organizace oprávněná podle M.A. Hlavy G se mohou odchýlit od lhůt předepsaných v programu pouze se schválením příslušného úřadu nebo prostřednictvím postupu uvedeném v programu údržby a schváleném příslušným úřadem.

5. Pravidelné přezkoumání obsahu programu údržby

5.1. Schválené programy údržby vlastníka nebo organizace oprávněné podle M.A. Hlavy G by měly být podrobeny pravidelné kontrole, aby se zajistilo, že odrážejí platná doporučení držitele Typového osvědčení, kontroly vzhledem ke zprávě MRB, jestliže je to použitelné, závazné požadavky a potřeby údržby letadla.

5.2. Vlastník nebo organizace oprávněná podle M.A. Hlavy G by měla přezkoumat podrobné požadavky alespoň každý rok pro zachování platnosti na základě provozních zkušeností.

6 Programy spolehlivosti

6.1. Použitelnost

6.1.1. Program spolehlivosti by měl být vytvořen v následujících případech:

- a) program údržby letadla je založen na metodě MSG-3 (Maintenance Steering Group)
- b) program údržby letadla obsahuje podmínku sledování letadlových celků
- c) program údržby letadla neobsahuje časová období generální opravy pro veškeré významné systémové letadlové celky.
- d) pokud je stanoven Dokumentem pro plánování údržby výrobce nebo Výborem pro přezkoumání systému údržby.

6.1.2. Program spolehlivosti nemusí být zpracován v následujících případech:

- a) program údržby letadla je založen na metodě MSG-1 nebo MSG-2 (Maintenance Steering Group), ale zahrnuje pouze položky s pevnou lhůtou nebo údržbou podle stavu.
- b) letadlo není velkým letadlem podle Části-M
- c) program údržby letadla poskytuje časová období generální opravy pro veškeré významné systémové letadlové celky.

POZNÁMKA: pro účel tohoto odstavce je významný systém, systém, jehož porucha by mohlo ohrozit bezpečnost letu.

6.1.3. Nehledě na odstavce 6.1.1 a 6.1.2 výše, může nicméně organizace podle M.A. Hlavy G vytvořit vlastní program sledování spolehlivosti, pokud může být považován za užitečný z hlediska plánování údržby.

6.2. Použitelnost pro organizaci/provozovatele malého letadlového parku podle M.A. Hlavy G

6.2.1. Pro účel tohoto odstavce je malý letadlový park, letadlový park s méně než 6 letadly stejného typu.

6.2.2. Program spolehlivosti je požadován bez ohledu na velikost letadlového parku organizace podle M.A. Hlavy G.

- 6.2.3. Pro malý letadlový park není vhodný složitý program spolehlivosti. Doporučuje se, aby takové organizace podle M.A. Hlavy G přizpůsobily své programy spolehlivosti velikosti a složitosti provozu.
- 6.2.4. Jediný problém s malým letadlovým parkem spočívá v množství dostupných údajů, které mohou být zpracovány: pokud je toto množství příliš malé, je odhad úrovně pohotovosti velmi hrubý. Proto by měla být „úroveň pohotovosti“ používána opatrně.
- 6.2.5. Organizace podle M.A. Hlavy G pro malý letadlový park by měla, pokud vypracovala program spolehlivosti, zvažovat následující:
- a) Program by se měl zaměřit na oblasti, kde je pravděpodobné, že bude zpracováno dostatečné množství údajů.
 - b) Pokud je množství dostupných údajů velmi omezeno, je potom nezbytnou součástí odborné posouzení. V následujících příkladech, by měl být před přijetím rozhodnutí uplatňován odborný rozbor:
 - „Nulový“ výsledek při statistickém výpočtu může třeba jednoduše ukázat, že schází dostatek údajů, spíše než, že se nevyskytuje žádný eventuelní problém.
 - Pokud jsou používány úrovně pohotovosti, může mít jedna událost dosah na výsledek úrovně pohotovosti. Odborné posouzení je nezbytné, aby se rozlišila dřívější potřeba nápravného opatření od současné.
 - Při vytváření odborného posouzení se doporučuje organizaci podle M.A. Hlavy G, v případě, že je to možné a významné, aby navázala spojení a provedla srovnání s jinými organizacemi podle M.A. Hlavy G se stejnými letadly. Je také možné provádět porovnání s údaji poskytnutými výrobcem.
- 6.2.6. Aby byly získány přesné údaje spolehlivosti, mělo by být doporučeno sdílet údaje a rozbor s jednou nebo více organizacemi podle M.A. Hlavy G. Pododstavec 6.6 tohoto odstavce stanovuje, za jakých podmínek je přijatelné, že organizace podle M.A. Hlavy G sdílí údaje spolehlivosti.
- 6.2.7. Nehledě na výše uvedené, jsou případy, kde organizace podle M.A. Hlavy G nebude schopna sdílet údaje s jinou organizací podle M.A. Hlavy G, např. zavedení nového typu do provozu. V takovém případě by měl příslušný úřad zavést dodatečná omezení na základě intervalů úkolů podle Výboru pro přezkoumání systému údržby/Dokumentu pro plánování údržby (např. nejsou možné žádné změny, nebo pouze méně významné se schválením příslušného úřadu).
- 6.3. Odborné posouzení
- 6.3.1. Odborné posouzení je samo o sobě nedílnou součástí programů spolehlivosti, jelikož žádný výklad údajů není možný bez jejich posouzení. Při schvalování programů údržby a spolehlivosti organizace podle M.A. Hlavy G příslušný úřad vyžaduje, aby se zajistilo, že organizace, která zavádí program (to může být organizace podle M.A. Hlavy G, nebo smluvní organizace podle Části-145), najala dostatečně kvalifikovaný personál s příslušnou technickou praxí a znalostí pojetí spolehlivosti (viz AMC M.A.706).
- 6.3.2. To znamená, že opomenutí poskytnutí příslušně kvalifikovaného personálu pro program spolehlivosti může vést k tomu, že příslušný úřad zamítne schválení programu spolehlivosti a tudíž i programu údržby letadla.
- 6.4. Smluvní údržba
- 6.4.1. Zatímco bod M.A.302 stanovuje, že program údržby letadla, který obsahuje s ním spojený program spolehlivosti, by měl být řízen a předkládán příslušnému úřadu organizací podle M.A. Hlavy G, je pochopitelné, že organizace podle M.A. Hlavy G může pověřit jistými úkoly

smluvní organizaci podle Části-145, pokud tato organizace prokáže, že má příslušnou kvalifikaci.

6.4.2. Tyto úkoly jsou:

- a) Zpracování programů údržby a spolehlivosti,
- b) Provedení sběru a rozboru údajů spolehlivosti,
- c) Poskytnutí zpráv spolehlivosti, a
- d) Navržení nápravných opatření pro organizaci podle M.A. Hlavy G.

6.4.3. Nehledě na výše uvedené, rozhodnutí provést nápravné opatření (nebo rozhodnutí požadovat schválení k provedení nápravného opatření od příslušného úřadu) je stále výsadou a odpovědností organizace podle M.A. Hlavy G. Ve vztahu k odstavci 6.4.2(d) výše, rozhodnutí neprovést nápravné opatření by mělo být oprávněné a zdokumentované.

6.4.4. Dohoda mezi organizací podle M.A. Hlavy G a organizací podle Části-145 by měla být stanovena ve smlouvě o údržbě (viz Dodatek XI) a v příslušných postupech výkladu organizace řízení zachování letové způsobilosti (CAME) a výkladu organizace údržby (MOE).

6.5. Program spolehlivosti

Při přípravě podrobností programu, by měl být brán v úvahu tento odstavec. Veškeré související postupy by měly být jasně definovány.

6.5.1. Cíle

6.5.1.1. Prohlášení by mělo obsahovat stručný přehled hlavních cílů programu, tak přesně jak je to možné. Minimálně by mělo obsahovat následující:

- a) přijetí nápravného opatření,
- b) stanovení, které nápravné opatření je nezbytné a,
- c) určení účinnosti tohoto opatření

6.5.1.2. Rozsah cílů by se měl přímo vztahovat k rozsahu programu. Jeho rozsah by se mohl odlišovat od systému sledování závad letadlových celků pro malé organizace podle M.A Hlavy G, až po jednotný program řízení údržby pro velké organizace podle M.A. Hlavy G. Dokument pro plánování údržby výrobce může podat návod pro cíle a měl být brán v úvahu v každém případě.

6.5.1.3. V případě, že je program údržby založen na metodě MSG-3, měl by program spolehlivosti poskytnout sledování, že veškeré související úkoly podle MSG-3 z programu údržby jsou účinné a jejich pravidelnost je přiměřená.

6.5.2. Identifikace položek

Položky řízené programem by měly být stanoveny, např. pomocí kapitol ATA. Pokud jsou některé položky (např. konstrukce letadla, motory, APU) řízeny zvláštními programy, měly by být odpovídající postupy (např. individuální programy vzorkování nebo programy zvyšování životnosti, programy vzorkování konstrukce výrobce) odkazovány v programu.

6.5.3. Pojmy a definice

Významné pojmy a definice použitelné pro program by měly být jasně stanoveny. Pojmy jsou již definovány v MSG-3, Části-145 a Části-M.

6.5.4. Zdroje informací a sběr

6.5.4.1. Zdroje informací by měly být uvedeny na seznamu a postupy pro přenos informací od zdroje, společně s postupem pro jejich sběr a přijímání, by měly být vysvětleny podrobně ve výkladu řízení zachování letové způsobilosti a výkladu organizace údržby, je-li to vhodné.

6.5.4.2. Druh informací, které mají být shromažďovány, by se měl vztahovat k cílům programu, takže by měl umožnit jak provedení celkového širšího základního zhodnocení informací, tak také umožnit provedení zhodnocení vzhledem k jakékoliv reakci, jak na směry vývoje, tak na konkrétní události, je-li to nezbytné. Následují příklady obvyklých hlavních zdrojů:

- a) Hlášení pilotů.
- b) Technické deníky.
- c) Údaje z přístupného terminálu pro údržbu letadel/palubního systému údržby.
- d) Technologické postupy údržby.
- e) Hlášení z dílny.
- f) Hlášení o kontrolách provozuschopnosti.
- g) Hlášení o speciálních prohlídkách.
- h) Skladové výdejky/Hlášení.
- i) Hlášení letové bezpečnosti
- j) Hlášení o technických odložení a incidentech
- k) Ostatní zdroje: ETOPS, RVSM, CAT II/III.

6.5.4.3. Kromě obvyklých hlavních zdrojů informací by měl být přikládán patřičný význam informacím o zachování letové způsobilosti a bezpečnosti, uveřejněných podle Části-21.

6.5.5. Zobrazení informací

Shromážděné informace mohou být zobrazeny graficky nebo v tabulkovém formátu nebo kombinaci obou způsobů. Pravidla určující jakékoliv oddělení nebo odstranění informací před zpracováním do těchto formátů by měla být stanovena. Formát by měl být takový, aby bylo určení směru vývoje, specifických upozornění a souvisejících událostí snadno patrné.

6.5.5.1. Výše uvedený způsob zobrazení informací by měl zahrnovat podmínky pro „nevyplněné kolonky“, aby napomohly posouzení úplných informací.

6.5.5.2. V případě, že program obsahuje „normy/úrovně“ nebo „úrovně pohotovosti“, mělo by být zobrazení informací podle toho zaměřeno.

6.5.6. Posouzení, rozbor a výklad informací.

Měla by být vysvětlena používaná metoda pro posuzování, rozbor a výklad informací programu.

6.5.6.1. Posouzení

Metody posuzování informací mohou být odlišné podle obsahu a množství informací konkrétních programů. Ty se mohou pohybovat v rozmezí od posouzení první známky provedení změn až po formální podrobné postupy ve specifických obdobích, metody by měly být plně popsány v dokumentaci k programu.

6.5.6.2. Rozbor a výklad.

Postupy pro rozbor a výklad informací by měly být takové, aby umožnily stanovit výkony programem řízených položek; měly by také usnadnit rozpoznání, určení a zaznamenání významného problému. Celý postup by měl být takový, aby umožnil provedení rozhodujícího posouzení účinnosti programu jako celku. Takový postup může zahrnovat:

- a) Porovnání provozní spolehlivosti se stanovenými nebo přidělenými úrovněmi (v první fázi by mohly být získány z provozních zkušeností podobného vybavení typů letadel).
- b) Rozbor a výklad trendů vývoje.
- c) Zhodnocení opakujících se závad.
- d) Překontrolování spolehlivosti očekávaných a dosažených výsledků.
- e) Sledování charakteristik životnosti a odolnosti.
- f) Předvídání spolehlivosti.
- g) Další metody posouzení.

6.5.6.3. Rozsah a hloubka odborného rozboru a výkladu by se měla vztahovat ke konkrétnímu programu a dostupnému zařízení/vybavení/provoznímu prostoru. Následující by mělo být bráno alespoň v úvahu:

- a) Závady za letu a snižování provozní spolehlivosti.
- b) Závady, ke kterým dochází na trati a na základně.
- c) Zhoršení pozornosti během běžné údržby.
- d) Nálezy v prostoru dílny a prostoru generální opravy.
- e) Zhodnocení modifikace.
- f) Programy vzorkování.
- g) Dostatečné množství vybavení údržby a publikací.
- h) Účinnost postupů údržby.
- i) Výcvik personálu.
- j) Servisní bulletiny, technické pokyny, atd.

6.5.6.4. V případě, že se organizace podle M.A. Hlavy G spoléhá na smluvní organizaci k údržbě a/nebo generální opravě jako na zdroj informací pro program, měly by být uzavřeny dohody obsahující podrobné informace, kvůli dostupnosti a spojitosti takových informací.

6.5.7. Nápravná opatření

6.5.7.1. Postupy a časové intervaly, jak pro zavedení nápravného opatření, tak pro sledování účinku nápravného opatření, by měly být zcela popsány. Nápravná opatření by měla odstranit jakékoliv snížení spolehlivosti odhalené programem a mohla by být ve formě:

- a) Změn údržby, provozních postupů nebo technologií.

- b) Změn údržby vyžadující četnost a obsah prohlídky, funkční kontroly, požadavky generální opravy a časová omezení, která budou požadovat změnu plánovaných dob a úkolů údržby ve schváleném programu údržby. To může zahrnovat nárůst nebo snížení úkolů, doplňků, modifikací nebo zrušení úkolů.
- c) Změn schválených příruček (např. příručka pro údržbu, příručky posádky).
- d) Zahájení modifikace.
- e) Zvláštních prohlídek letadlového parku.
- f) Zajištění náhradních dílů.
- g) Výcviku personálu.
- h) Plánováním pracovních zdrojů a vybavení.

POZNÁMKA: Některá výše uvedená nápravná opatření vyžadují před jejich zavedením schválení příslušného úřadu.

6.5.7.2. Měly by být popsány postupy pro provedení změn v programu údržby, s ním spojená dokumentace by měla obsahovat plánované datum uzavření každého nápravného opatření, kde je to použitelné.

6.5.8. Organizační odpovědnosti.

Měla by být ustanovena organizační struktura a oddělení odpovědné za administrativu spojenou s programem. Měly by být definovány vazby odpovědnosti jednotlivců a oddělení (Technické, Výrobní, Jakosti, Provozní, atd.) s ohledem na program, společně s informací a úkolech jakýchkoliv komisí pro kontrolu programu (skupina pro spolehlivost). Měla by být stanovena účast příslušného úřadu. Tato informace by měla být obsažena ve výkladu řízení zachování letové způsobilosti nebo výkladu organizace údržby, co je použitelné.

6.5.9. Předložení informací příslušnému úřadu.

Následující informace by měly být předloženy příslušnému úřadu ke schválení jako část programu spolehlivosti:

- a) Struktura a obsah běžných hlášení.
- b) Časové lhůty pro zpracování hlášení, společně s jejich rozdělením.
- c) Struktura a obsah hlášení, která podporují požadavek pro navýšení dob mezi údržbou (nárůst) a pro změny ve schváleném programu údržby. Tato hlášení by měla obsahovat dostatečně podrobné informace, aby umožnily příslušnému úřadu vytvořit vlastní zhodnocení v případě, že je to nezbytné.

6.5.10. Zhodnocení a kontrola

Každý program by měl popsat postupy a jednotlivé odpovědnosti vzhledem k průběžnému sledování účinnosti programu jako celku. Časová období a postupy jak pro traťové tak pro netraťové kontroly údržby by měly být podrobně popsány (průběžné, měsíční, čtvrtletní, nebo roční kontroly, postupy, které sledují „úroveň spolehlivosti“ nebo „úroveň pohotovosti“, které jsou překročeny, atd.)

6.5.10.1. Každý program by měl obsahovat postupy pro sledování a, je-li to nezbytné, kontrolování „úrovni spolehlivosti“ nebo „úrovni pohotovosti“. Organizační odpovědnosti za sledování a kontrolování „úrovni“ by měly být stanoveny společně se souvisejícími časovými lhůtami.

6.5.10.2. Třebaže ne výlučně, následující seznam podává pokyny pro kritéria, která mají být brána v úvahu během kontroly.

- a) Využití (vysoké/nízké/sezónní).
- b) Shodnost letadlového parku.
- c) Kritérium pro úpravu úrovně pohotovosti.
- d) Dostatečné množství údajů.
- e) Audit postupu pro spolehlivost.
- f) Výcvik personálu.
- g) Provozní postupy a postupy údržby.

6.5.11. Schválení změny programu údržby

Příslušný úřad může oprávnit organizaci podle M.A. Hlavy G k zavádění změn v programu údržby, které vycházejí z výsledků programu spolehlivosti, před tím, než je úřad oficiálně schválí, pokud je přesvědčen, že:

- a) program spolehlivosti sleduje obsah programu údržby komplexním způsobem,
- b) postupy spojené s činností „Skupiny pro spolehlivost“ poskytují záruku, že je příslušná kontrola uplatňována vlastníkem/provozovatelem během vnitřního uvedení v platnost takových změn.

6.6. Dohody o sdílení údajů

6.6.1. V některých případech, aby mohl být proveden rozbor údajů, může být žádoucí údaje „sdílet“: tj. shromáždit údaje z několika organizací podle M.A. Hlavy G se stejným typem letadla. Pro rozbor, aby byl dostatečný, [měly by] být zainteresované letadlo, způsob provozu a uplatňované postupy údržby, v podstatě stejné: odchylky ve využití mezi dvěma organizacemi podle M.A. Hlavy G mohou více než cokoliv jiného zásadně znehodnotit rozbor. Třebaže ne úplně, následující seznam podává pokyny pro základní faktory, které je potřeba brát v úvahu.

a) Certifikační faktory takové jako: vyhovění letadla příloze k Typovému osvědčení (varianta)/stavu modifikace, včetně vyhovění servisnímu bulletinu.

b) Provozní faktory takové, jako: provozní prostředí/využití, např. vysoké/nízké/sezónní, atd./použitelnost vlastních provozních pravidel podle velikosti letadlového parku (např. ETOPS/RVSM/Provoz za každého počasí, atd.)/provozní postupy/Seznam minimálního vybavení a jeho využití.

c) Faktory údržby takové, jako: postupy údržby podle stáří letadla; použitelnost norem údržby; postupy mazání a program; kontrola dokumentu pro plánování údržby nebo uplatňování nárůstu nebo použitelnost programu údržby.

6.6.2. Třebaže nemusí být nezbytné, aby bylo vše výše uvedené naprosto shodné, je nezbytné, aby převažovala pro podstatné množství údajů shodnost. Rozhodnutí příslušného úřadu by mělo být přijato případ od případu.

6.6.3. V případě krátkodobé nájemní smlouvy (méně než 6 měsíců) může být poskytnuta příslušným úřadem větší pružnost oproti kritériím v odstavci 6.6.1 tím, že je vlastníkov/provozovateli umožněno provozovat letadlo podle stejného programu během platnosti nájemní smlouvy.

- 6.6.4. Změny provedené jakoukoliv z výše uvedených organizací podle M.A. Hlavy G vyžadují zhodnocení, aby mohla být zachována možnost využívat sdílené údaje. V případě, že chce organizace podle M.A. Hlavy G sdílet údaje tímto způsobem, mělo by být požadováno schválení příslušného úřadu před podepsáním jakékoliv smlouvy mezi organizacemi podle M.A. Hlavy G.
- 6.6.5. Zatímco se odstavec 6.6 vztahuje ke sdílení údajů přímo mezi organizacemi podle M.A. Hlavy G, je přijatelné, že se organizace podle M.A. Hlavy G podílí na programu spolehlivosti řízeném výrobcem, v případě, že je příslušný úřad přesvědčen, že výrobce řídí program spolehlivosti, který splňuje obsah tohoto odstavce.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2007/001/R, 20. 03. 2007]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Dodatek II k M.A.201(h) 1 – UZAVÍRÁNÍ SUBDODAVATELSKÝCH SMLUV NA ÚKOLY ŘÍZENÍ ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI**1. SUBDODAVATELSKÉ SMLOUVY NA ÚKOLY ŘÍZENÍ ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI PROVOZOVATELE**

1.1. Pro aktivní kontrolu norem subdodavatelské organizace by měl provozovatel zaměstnat osobu nebo skupinu osob, kteří mají výcvik a jsou kvalifikovaní v oborech spojených s ustanoveními v M.A. Hlavě G. Jako takoví jsou odpovědní za určení, jaká údržba je požadovaná, kdy má být provedena a kým a podle jakých norem, aby se zajistilo zachování letové způsobilosti provozovaných letadel.

1.2. Provozovatel by měl provést před uzavřením smlouvy audit, ke stanovení toho, že organizace může dosáhnout úrovně, kterou požaduje M.A. Hlava G v souvislosti s činnostmi, pro které budou uzavírány subdodavatelské smlouvy.

1.3. Provozovatel by měl zajistit, že subdodavatelská organizace má dostatečně kvalifikovaný personál, který má výcvik a je způsobilý pro činnost, která má být předmětem subdodavatelských smluv. Při posuzování přijatelnosti personálních zdrojů by měl provozovatel zvažovat konkrétní potřeby těchto činností, které mají být předmětem subdodavatelských smluv, zatímco bere v úvahu existující povinnosti subdodavatelských organizací.

1.4. Aby byl provozovatel příslušně oprávněn uzavírat smlouvy o zakázce na řízení zachování letové způsobilosti, měl by mít provozovatel postupy pro řízení těchto smluv. Provozovatelův výklad řízení zachování letové způsobilosti by měl obsahovat příslušné postupy, aby odrážel jeho řízení těchto smluv, které jsou uzavřeny se subdodavatelskou organizací.

1.5. Úkoly řízení zachování letové způsobilosti, které jsou předmětem subdodavatelských smluv, by měly být určeny ve smlouvě mezi provozovatelem a subdodavatelskou organizací. Smlouva by měla také stanovit, že je subdodavatelská organizace odpovědná za informování provozovatele, kdo je následně odpovědný za oznamování jakýchkoliv dodatečných změn vlastnímu příslušnému úřadu, které ovlivňují jejich schopnost podporovat smlouvu.

1.6. Organizace, která zajišťuje úkoly řízení zachování letové způsobilosti, aby podpořila provozovatele obchodní letecké dopravy, by měla používat postupy, které vysvětlují způsob, jakým organizace vykonává svoje povinnosti spojené s těmito činnostmi, na které jsou uzavřeny subdodavatelské smlouvy. Takové postupy mohou být vytvořeny buď subdodavatelskou organizací nebo provozovatelem.

1.7. V případě, že subdodavatelská organizace zpracuje vlastní postupy, měly by být slučitelné s výkladem organizace řízení zachování letové způsobilosti provozovatele a se smluvními podmínkami. Měly by být přijatelné pro příslušný úřad jako rozšířené postupy provozovatele a jako takové by měly být odkazem z výkladu řízení zachování letové způsobilosti. Jednu platnou kopii příslušných postupů subdodavatelské organizace by měl uchovat provozovatel a měla by být dostupná pro příslušný úřad, je-li to potřebné.

POZNÁMKA: Pokud by měl vzniknout jakýkoliv rozpor mezi postupy subdodavatelské organizace a postupy provozovatele, potom bude převládat politika a postupy výkladu řízení zachování letové způsobilosti.

1.8. Smlouva by měla také stanovit, že postupy subdodavatelské organizace mohou být změněny pouze se souhlasem provozovatele. Provozovatel by měl zajistit, že tyto postupy jsou slučitelné s jeho výkladem řízení zachování letové způsobilosti a splňují ustanovení M.A. Hlavy G.

Provozovatel by měl navrhnout, kdo bude odpovědný za průběžné sledování a přijímání postupů subdodavatelské organizace a jejich změn. Postupy řízení použité ke splnění těchto úkolů by měly být jasně vysvětleny v části změn výkladu řízení zachování letové způsobilosti, které podrobně popisují míru zapojení provozovatele.

1.9. Kdykoliv jsou uzavírány subdodavatelské smlouvy na jakékoliv části z úkolů řízení zachování letové způsobilosti, měl by mít provozovatelův personál řízení zachování letové způsobilosti přístup ke všem významným údajům tak, aby splnil své povinnosti.

POZNÁMKA: Provozovatel si zachovává právo zrušit, je-li to nezbytné pro zachování letové způsobilosti jeho letadel, jakékoliv doporučení subdodavatelské organizace.

1.10. Provozovatel by měl zajistit, že si subdodavatelská organizace zachovává kvalifikovanou technickou odbornost a dostatečné zdroje k provádění úkolů podle subdodavatelských smluv, zatímco splňuje příslušné postupy. Opomenutí může zrušit platnost oprávnění provozovatelova systému řízení zachování letové způsobilosti.

1.11. Smlouva by měla poskytovat příslušnému úřadu možnost sledování.

1.12. Smlouva by měla určit příslušné odpovědnosti za zajištění, že jakékoliv nálezy vycházející ze sledování příslušného úřadu budou uzavřeny ke spokojenosti příslušného úřadu.

2. PROVEDENÍ/PLNĚNÍ

Tento odstavec popisuje významné body takových subdodavatelských smluv, které mohou být použitelné.

2.1. Rozsah práce

Měl by být určen typ letadla a jeho poznávací značka, typy motoru a/nebo letadlového celku, které jsou předmětem smlouvy na provádění úkolů řízení zachování letové způsobilosti.

2.2. Zpracování a změny programu údržby

Provozovatel může uzavřít sub-dodavatelskou smlouvu na přípravu pracovní verze programu údržby a jakýchkoliv pozdějších změn. Nicméně, provozovatel je stále odpovědný za stanovení, že pracovní verze návrhů splňuje jeho potřeby a za získání schválení od příslušného úřadu; příslušné postupy by měly specifikovat tyto odpovědnosti. Ve smlouvě by mělo být také sjednáno, že jakékoliv údaje nezbytné ke zdůvodnění schválení prvotního programu nebo změny tohoto programu by měly být poskytnuty na požádání provozovateli a/nebo příslušnému úřadu.

2.3. Účinnost a spolehlivost programu údržby

Provozovatel by měl mít v praxi zaveden systém pro sledování a posuzování účinnosti programu údržby, který je založený na zkušenostech z údržby a provozních zkušenostech. Soubor údajů a první posudek může být vytvořen subdodavatelskou organizací; je třeba, aby byly požadované činnosti schváleny provozovatelem.

V případě, že je ke stanovení účinnosti programu údržby používáno sledování spolehlivosti, může být toto provedeno subdodavatelskou organizací a mělo by to být specifikováno v příslušných postupech. Měl by být vytvořen odkaz na provozovatelův schválený program údržby a program spolehlivosti. Také by měla být určena účast provozovatelova personálu na schůzkách spolehlivosti se subdodavatelskou organizací.

Subdodavatelská organizace je při zajišťování údajů spolehlivosti omezena na práci se základními údaji/dokumenty, které poskytuje provozovatel nebo provozovatelova(y) smluvní organizace údržby, z kterých jsou získávány hlášení. Sdílení údajů spolehlivosti je povoleno, jestliže je to přijatelné pro příslušný úřad.

2.4. Povolené odchylky od programu údržby

Důvody a oprávněnost pro jakoukoliv navrženou odchylku od plánované údržby mohou být připraveny subdodavatelskou organizací. Schválení navržené odchylky by mělo být uděleno provozovatelem. Prostředky jakými provozovatel udělí schválení by měly být specifikovány v příslušných postupech. Při překročení omezení uvedených v programu údržby je po provozovateli požadováno, aby obdržel schválení od příslušného úřadu.

2.5. Plánovaná údržba

V případě, že subdodavatelská organizace plánuje a určuje kontroly nebo prohlídky údržby v souladu se schváleným programem údržby, měla by být definována požadovaná spolupráce s provozovatelem, včetně zpětné vazby.

Řízení plánování a dokumentace by mělo být specifikováno v příslušných podpůrných postupech. Tyto postupy by měly typicky vyjasnit stupeň zapojení provozovatele v každém druhu kontroly. Zapojení provozovatele bude obvykle sestávat z posuzování a odsouhlasení pracovních specifikací případ od případu pro kontroly údržby na základně. Pro běžné kontroly traťové údržby může být toto řízeno ze dne na den subdodavatelskou organizací za předpokladu příslušné spolupráce a provozovatelových kontrol, aby se zajistilo časové vyhovění. Toto může typicky zahrnovat, ale nemusí být nutně omezeno na:

- příslušný pracovní blok, včetně zakázkových listů,
- seznam plánovaných sejmutí letadlového celku,
- Příkazy k zachování letové způsobilosti, které mají být zahrnuty,
- modifikace, které mají být zahrnuty.

Související postupy by měly zajistit, že provozovatel je včas informován o provedení těchto úkolů.

2.6. Sledování jakosti

Provozovatelův systém jakosti by měl pro splnění smlouvy a M.A. Hlavy G sledovat přijatelnost provádění úkolu řízení zachování údržby, který je předmětem subdodavatelské smlouvy. Smluvní podmínky by z tohoto důvodu měly zahrnovat ustanovení, které umožňuje provozovateli provádět dozor jakosti (včetně auditů) nad subdodavatelskou organizací. Cílem dozoru je hlavně přezkoumat a posoudit účinnost těchto smluvních činností a tím zajistit splnění M.A. Hlavy G a smlouvy. Zprávy auditu mohou být podrobeny přezkoumání, pokud to příslušný úřad požaduje.

2.7. Přístup příslušného úřadu

Smlouva by měla výslovně uvést, že subdodavatelská organizace by měla vždy umožnit přístup příslušnému úřadu.

2.8. Údaje pro údržbu

Údaje pro údržbu použité pro účely smlouvy by měly být přesně stanoveny společně s odpovědností za poskytování takové dokumentace a příslušným úřadem odpovědným za přijetí/schválení takových údajů, jsou-li použitelné. Provozovatel by měl zajistit, že takové údaje, včetně změn, jsou snadno dostupné personálu řízení zachování letové způsobilosti provozovatele a těm v subdodavatelské organizaci, kteří mohou požadovat přístup k těmto údajům. Provozovatel by měl stanovit „rychlou cestu“, prostředek, který zajistí, že naléhavé údaje jsou včasným způsobem převedeny k subdodavateli. Údaje pro údržbu mohou zahrnovat, ale nemusí být nutně omezeny na:

- Program údržby,
- Příkazy k zachování letové způsobilosti,
- Servisní bulletiny,
- Údaje významných oprav a modifikací,
- Příručku pro údržbu letadla
- Příručku pro generální opravy motoru,
- Ilustrovaný katalog dílů letadla (IPC),
- Schémata elektroinstalace,
- Příručku pro vyhledávání a odstraňování poruch,

2.9. Příkazy k zachování letové způsobilosti (AD)

Zatímco různá hlediska posouzení, plánování a dalšího sledování příkazu k zachování letové způsobilosti může provádět subdodavatelská organizace, začlenění je provedeno organizací k údržbě podle Části-145. Provozovatel je odpovědný za zajištění včasného začlenění použitelných příkazů k zachování letové způsobilosti a mají být poskytovány s oznámením o splnění. To tudíž znamená, že provozovatel by měl mít jasné přístupy a postupy pro začleňování příkazu k zachování letové způsobilosti, podporované definovanými postupy, které zajistí, že provozovatel souhlasí s navrženými způsoby vyhovění.

Příslušné postupy by měly přesně stanovit:

- Jaké informace (např. vydání AD, záznamy zachování letové způsobilosti, letové hodiny/počty letů, atd.) potřebuje subdodavatelská organizace od provozovatele.
- Jaké informace (např. seznam plánování AD, podrobné technické instrukce, atd.) provozovatel potřebuje od subdodavatelské organizace, aby zajistil včasné splnění příkazů k zachování letové způsobilosti.

Aby splnili výše uvedenou odpovědnost, měli by provozovatelé zajistit, že dostávají platné závazné informace o zachování letové způsobilosti letadel a vybavení, které provozují.

2.10. Servisní bulletin (SB)/modifikace

Může být požadováno, aby subdodavatelská organizace přezkoumala a vytvořila doporučení na začlenění SB a dalšího souvisejícího nepovinného materiálu, který je založen na jasné politice provozovatele. Toto by mělo být specifikováno ve smlouvě.

2.11. Řízení omezených provozních lhůt a řízení letadlového celku/odhad sejmutí

V případě, že subdodavatelská organizace vykonává činnosti plánování, mělo by být přesně stanoveno, že by organizace měla obdržet platné počty letů; letových hodin; přistání a/nebo kalendářně řízené díly, je-li to použitelné, s četností, která má být určena smlouvou. Četnost by měla být taková, aby dovolovala organizaci správně provádět úkoly plánování, které jsou předmětem subdodavatelské smlouvy. To tudíž znamená, že zde musí být přiměřená spolupráce mezi provozovatelem, jeho organizací (organizacemi) k údržbě podle Části-145 a subdodavatelskou organizací. Navíc by měla smlouva určit, jak provozovatel obdrží veškeré platné počty letů, letových hodin, atd., aby provozovatel zajistil včasné provedení požadované údržby.

2.12. Sledování stavu motoru

Jestliže provozovatel uzavírá subdodavatelské smlouvy na sledování stavu motoru, který je zavěšen na křídle, měla by subdodavatelská organizace obdržet veškeré příslušné informace k provádění tohoto úkolu, včetně všech údajů, které provozovatel pro toto řízení považuje za nezbytné. Smlouva by měla také určit, jaký druh informace zpětné vazby (takové jako omezení motoru, příslušné odborné doporučení, atd.) by měla organizace poskytnout provozovateli.

2.13. Řízení závad

V případě, že provozovatel uzavřel subdodavatelskou smlouvu na každodenní řízení odložených závad uvedených v technickém deníku, mělo by být toto specifikováno ve smlouvě a vhodně zaznamenáno v příslušných postupech. Provozovatelův Seznam minimálního vybavení (MEL)/Seznam povolených odchylek na draku (CDL) poskytuje základ pro stanovení, které závady mohou být odloženy a s tím spojená omezení. Postupy by měly také určit odpovědnosti a opatření, která mají být přijata pro závady, jako jsou stavy AOG (letadlo mimo provoz), opakující se závady poškození nad rámec omezení držitele Typového osvědčení.

O ostatních závadách zjištěných během údržby by měly být informace předány pro upozornění provozovateli, který v závislosti na procedurální pravomoci udělené příslušným úřadem může rozhodnout, že některé závady mohou být odloženy. Z tohoto důvodu by měla být zajištěna vhodná

spolupráce mezi provozovatelem, jeho subdodavatelskou organizací a smluvní organizací k údržbě podle Části-145.

Subdodavatelská organizace by měla vytvořit jednoznačné zhodnocení možného odložení závady a zvážit možná ohrožení vyplývající z rostoucího účinku jakékoliv kombinace závad. Subdodavatelské organizace by měly udržovat spojení s provozovatelem, aby získaly souhlas, následující po tomto zhodnocení.

Odložení závad dovolených MEL/CDL může být provedeno smluvní organizací podle Části-145 ve shodě s příslušnými postupy za předpokladu schválení velitele letadla.

2.14. Povinné hlášení událostí

Veškeré incidenty a události, které spadají pod kritéria hlášení, které jsou definovány v Části-M a Části-145, by měly být hlášeny, jak požadují příslušné požadavky. Provozovatel by měl zajistit existenci vhodné spolupráce se subdodavatelskou organizací a organizací podle Části-145.

2.15. Záznamy zachování letové způsobilosti

Ty mohou být udržovány a uchovávány subdodavatelskou organizací jménem provozovatele, který je stále vlastníkem těchto dokumentů. Nicméně, provozovateli by měly být poskytnut platný stav splnění příkazu k zachování letové způsobilosti a stav letadlových celků s omezenou provozní lhůtou v souladu se schválenými postupy. Provozovateli by měl být také poskytnut neomezený a včasný přístup k originálním záznamům, jak a kdy je to potřeba. On-line přístup k příslušnému informačnímu systému je přijatelný.

Požadavky Části-M na uchovávání záznamů by měly být splněny. Přístup k záznamům náležitě oprávněných členů příslušného úřadu by měl být zařízen na požádání.

2.16. Postupy letové kontroly

Letové kontroly jsou prováděny pod kontrolou provozovatele. Požadavky letové kontroly od subdodavatelské organizace nebo organizace k údržbě podle Části-145 by měly být schváleny provozovatelem.

2.17. Komunikace mezi provozovatelem a subdodavatelskou organizací

2.17.1. K uplatňování odpovědnosti za letovou způsobilost potřebuje provozovatel obdržet veškerá příslušná hlášení a údaje pro údržbu. Smlouva by měla specifikovat jaké informace by měly být poskytovány a kdy.

2.17.2. Schůzky poskytují jeden z nezbytných základních kamenů, pomocí něhož provozovatel může uplatňovat část své odpovědnosti za zajištění letové způsobilosti provozovaných letadel. Měly by být používány ke stanovení dobré komunikace mezi provozovatelem a subdodavatelskou organizací a, v případě odlišném než předchozí, smluvní organizací podle Části-145. Smluvní podmínky by měly obsahovat, kdykoli je to přijatelné, ustanovení o dohodnutém počtu schůzek mezi zapojenými stranami, které se mají uskutečnit. Měly by být zdokumentovány podrobnosti o druhu schůzek a související body diskuse každé schůzky. Schůzky mohou zahrnovat, ale nemusí se omezovat na vše nebo na kombinaci:

a – Přezkoumání smlouvy

Před tím, než je smlouva platná, je velmi důležité, aby se sešel technický personál obou smluvních stran zapojených v uplatňování smlouvy, aby se ujistil, že každý bod vede ke společnému chápání povinností obou stran.

b – Schůzka k plánování rozsahu práce

Schůzky k plánování rozsahu práce mohou být uspořádány, aby mohly být všeobecně schváleny úkoly, které mají být prováděny.

c – Odborná schůzka

Plánované schůzky by měly být uspořádány, aby se pravidelně přezkoumaly a odsouhlasily činnosti vzhledem k odborným záležitostem, jako jsou AD, SB, budoucí modifikace, významné závady nalezené během návštěvy dílny, spolehlivost, atd.

d – Schůzka jakosti

Schůzky jakosti by měly být uspořádány, aby se zlepšila úroveň záležitostí přezkoumávání pomocí provozovatelova dozoru jakosti a činnosti sledování příslušného úřadu a ke schválení následných nezbytných nápravných činností.

e – Schůzka spolehlivosti

Pokud existuje program spolehlivosti, měla by smlouva specifikovat příslušné zapojení provozovatele a organizace oprávněné podle Části-145 v tomto programu, včetně účasti na schůzkách spolehlivosti. Mělo by být také stanoveno ustanovení o možnosti účasti příslušného úřadu na pravidelných schůzkách spolehlivosti.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Dodatek III k [GM1 M.B.303(b) „KLÍČOVÉ RIZIKOVÉ PRVKY“

	Název	Popis
A. USPOŘÁDÁNÍ LETADLA		
A.1	Typový návrh a změny typového návrhu	Typový návrh je součástí schváleného uspořádání výrobku, jak je uveden v TCDS, společný pro všechny výrobky daného typu. S výjimkou změn obsažených v certifikačních specifikacích uvedených v bodě 21.A.90B nebo 21.A.431B Části-21 musí být jakékoliv změny typového návrhu schváleny a ty, které jsou začleněny, musí být zaznamenány s odkazem na toto schválení.
A.2	Omezení letové způsobilosti	Omezení letové způsobilosti je hranicí, za níž nesmí být letadlo nebo letadlový celek tohoto letadla provozováni, pokud není vyhověno instrukci (instrukcím) týkající (týkajícím) se tohoto omezení letové způsobilosti.
A.3	Příkazy k zachování letové způsobilosti	Příkaz k zachování letové způsobilosti je dokument vydaný nebo převzatý Agenturou, který nařizuje provedení činností na letadle, aby byla obnovena přijatelná úroveň bezpečnosti, pokud důkazy prokazují, že by jinak mohlo ze strany úrovně bezpečnosti dojít k ústupkům. (Část 21.A.3B)
B. PROVOZ LETADLA		
B.1	Dokumenty letadla	Osvědčení a dokumenty letadla nezbytné pro provoz.
B.2	Letová příručka	Příručka, spojená s osvědčením letové způsobilosti, která obsahuje omezení, v jejichž rámci má být provoz letadla považován za letově způsobilý, instrukce a informace nezbytné pro členy letové posádky pro bezpečný provoz letadla.
B.3	Hmotnost a vyvážení	Údaje o hmotnosti a vyvážení jsou požadovány proto, aby bylo možné ujistit se o tom, že je letadlo schopné provozu v rámci schválené obálky.
B.4	Značení a štítky	Značení a štítky jsou definovány v typovém návrhu jednotlivého letadla. Některé informace lze také nalézt v příloze k typovému osvědčení, doplňkových typových osvědčeních, letové příručce, příručce k údržbě letadla, ilustrovaném katalogu dílů, atd.
B.5	Provozní požadavky	Položky, jejichž zavedení je pro provádění určitého druhu provozu vyžadováno.
B.6	Řízení závad	Řízení závad vyžaduje systém, prostřednictvím kterého jsou zachyceny informace týkající se poruch, nesprávných funkcí, závad a jiných událostí, které mají nebo by mohly mít nepříznivý dopad na zachování letové způsobilosti letadla. Systém by měl být řádně zdokumentován. To zahrnuje, kromě jiného, systém seznamu minimálního vybavení, systém schválených odchylek na draku a řízení odložených závad.
C. ÚDRŽBA LETADLA		
C.1	Program údržby letadla	Dokument, který popisuje nebo zahrnuje prostřednictvím odkazu přesně stanovené úkoly plánované údržby a četnost jejich provádění, s tím spojené postupy údržby a související standardní metody údržby nezbytné pro bezpečný provoz těchto letadel, pro která platí.

	Název	Popis
C.2	Řízení letadlových celků	Řízení letadlových celků by mělo brát v úvahu cíl údržby letadlových celků sestávající ze dvou částí: - údržba, jejíž splnění je závazné; - údržba, jejíž splnění je doporučené.
C.3	Opravy	Je potřeba, aby všechny opravy a neopravená poškození/degradace vyhovovaly instrukcím příslušné příručky pro údržbu (např. SRM, AMM, CMM). S výjimkou oprav obsažených v certifikačních specifikacích uvedených v bodě 21.A.90B nebo 21.A.431B Části-21 je potřeba, aby byly všechny opravy, které nejsou definovány v příslušné příručce k údržbě, náležitě schváleny a zaznamenány s odkazem na toto schválení. To zahrnuje jakékoliv poškození nebo opravy letadla/motoru(ů)/vrtule(i) a jejich součástí.
C.4	Záznamy	Záznamy týkající se zachování letové způsobilosti jsou stanoveny v M.A.305 a M.A.306 a souvisejících AMC.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

A.1	Typový návrh a změny typového návrhu	Typový návrh je součástí schváleného uspořádání výrobku, jak je uveden v TCDS, společný pro všechny výrobky daného typu. S výjimkou změn obsažených v certifikačních specifikacích uvedených v bodě 21.A.90B nebo 21.A.431B Části-21 musí být jakékoliv změny typového návrhu schváleny a ty, které jsou začleněny, musí být zaznamenány s odkazem na toto schválení.
Podpůrné informace		Typické body kontroly
<p>Typový návrh se skládá z:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. výkresů a specifikací a uvedení seznamu těch výkresů a specifikací, které jsou nezbytné k určení uspořádání a konstrukčních rysů výrobku (tj. letadla, jeho letadlových celků, atd.) předložených k prokázání vyhovění použitelné předpisové základně a požadavkům pro ochranu životního prostředí; 2. informací o materiálech a procesech a o metodách výroby a montáže výrobku nezbytných k zajištění shody výrobku; 3. schváleného oddílu omezení letové způsobilosti (ALS) instrukcí pro zachování letové způsobilosti (ICA); a 4. jakýchkoliv dalších údajů potřebných k tomu, aby bylo možné srovnáním určit letovou způsobilost, charakteristiky hluku, úniku paliva a výfukových emisí (podle použitelnosti) pozdějších výrobků stejného typu. <p>Návrh jednotlivého letadla je tvořen typovým návrhem doplněným o změny typového návrhu (např. modifikace) začleněné na posuzovaném letadle.</p> <p>V závislosti na státu projekce existují a měly by být vzaty do úvahy bilaterální dohody a/nebo rozhodnutí Agentury o přijetí certifikačních nálezů.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Použijte aktuální přílohy k typovému osvědčení (draku, motoru, vrtule, podle použitelnosti) a zkontrolujte, že se letadlo shoduje se svým typovým návrhem (zastavěn správný motor, uspořádání sedadel, atd.). 2. Zkontrolujte, zda byly změny řádně schváleny (použity schválené údaje a přímá souvislost se schválenými údaji). 3. Zkontrolujte neúmyslné odchylky od schváleného typového návrhu, někdy uváděné jako úlevy, rozdílnosti, nebo neshody, technické úpravy, technické varianty, atd. 4. Zkontrolujte uspořádání kabiny (LOPA). 5. Zkontrolujte provedení STC, a zda jsou potřeba nějaký oddíl omezení letové způsobilosti (ALS)/ FM/MEL/WBM a revize, zda byly schváleny a vyhovují. <ol style="list-style-type: none"> a. Platné S/N letadla b. Použitelné motory c. Použitelná APU d. Max. schválené hmotnosti e. Uspořádání sedadel f. Nouzové východy 6. Zkontrolujte, že je řádně stanoven a použit jako odkaz návrh/uspořádání individuálního letadla.
Referenční dokumenty: EASA		<ul style="list-style-type: none"> - EASA Část 21.A.31 - EASA Část 21.A.41 - EASA Část 21.A.61 - EASA Část 21.A.90A - EASA Část 21.A.90B - EASA Část M.A.304 - EASA Část M.A.305 - EASA Část M.A.401

A.2	Omezení letové způsobilosti	Omezení letové způsobilosti je hranicí, za níž nesmí být letadlo nebo letadlový celek tohoto letadla provozováni, pokud není vyhověno instrukci (instrukcím) týkající (týkající) se tohoto omezení letové způsobilosti.
Podpůrné informace		Typické body kontroly
<p>Omezení letové způsobilosti jsou výhradně spojena s instrukcemi, jejichž splnění je závazné jako součást typového návrhu. Platí na některé plánované a neplánované instrukce, které byly vytvořeny, aby předcházely nejzávažnější poruše a/nebo ji odhalily.</p> <p>Zejména se vztahují na údržbu (povinná modifikace, výměna, prohlídky, kontroly, atd.), ale mohou se rovněž vztahovat na instrukce pro řízení konfigurací kritického návrhu (např. omezení řízení konfigurace kritického návrhu (CDCCL) pro bezpečnost palivových nádrží).</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Zkontrolujte, že program údržby letadla (AMP) odráží omezení letové způsobilosti a související instrukce (standardní nebo alternativní) vydané držiteli příslušných schválení návrhu a že je chválen příslušným úřadem. 2. Zkontrolujte, že letadlo a jeho letadlové celky vyhovují schválenému AMP. 3. Zkontrolujte současný stav součástí s omezenou životností. Současný stav součástí s omezenou životností má být udržován po celou dobu provozního života této součásti. <p>Typické položky omezení letové způsobilosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ALI týkající se bezpečné životnosti (SL ALI)/součásti s omezenou životností, - ALI týkající se přípustnosti poškození (DT ALI)/Konstrukce, včetně konstrukce stárnoucích letadel, - požadavky na osvědčování údržby (CMR), - údržba stárnoucích systémů (ASM), včetně omezení letové způsobilosti pro propojovací systém elektrického vedení (EWIS), - preventivní opatření proti vznícení palivových nádrží (FTIP)/prostředky pro snižování hořlavosti (FRM), - CDCCL, pokud byla ve stejné oblasti prováděna nějaká údržba, zkontrolujte elektrické rozvody – separace elektrických rozvodů, - prohlídky stárnoucího letadlového parku přikázané ALS nebo AD jsou zahrnuty v AMP.
Referenční dokumenty: EASA		<ul style="list-style-type: none"> - EASA Část 21.A.31 - EASA Část 21.A.61 - EASA CS 22.1529 - EASA CS 23.1529, Dodatek G, odst. G25.4 - EASA CS 25.1529, Appendix H, odst. H25.4 - EASA CS 27.1529, Dodatek A, odst. A27.4 - EASA CS 29.1529, Appendix A, odst. A29.4 - EASA CS 31HB.82 - EASA CS-APU 30 - EASA CS-E 25 - EASA CS-P 40 - EASA CS VLR.1529, Dodatek A, odst. A.VLR.4 - EASA Část M.A.302 - EASA Část M.A.305

		- EASA Část M.A.710(a)(7)
A.3	Příkazy k zachování letové způsobilosti	Příkaz k zachování letové způsobilosti je dokument vydaný nebo převzatý Agenturou, který nařizuje provedení činností na letadle, aby byla obnovena přijatelná úroveň bezpečnosti, pokud důkazy prokazují, že by jinak mohlo ze strany úrovně bezpečnosti dojít k ústupkům (Část 21.A.3B).
Podpůrné informace		Typické body kontroly
Platí jakýkoliv příkaz k zachování letové způsobilosti vydaný státem projekce na letadlo dovezené ze třetí země, nebo na motor, vrtuli, letadlovou část či zařízení dovezené ze třetí země a zastavěné na letadlo zapsané v rejstříku členského státu, pokud Agentura nevydala před vstupem tohoto příkazu v platnost jiné rozhodnutí.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Zkontrolujte, zda byla do stavu AD začleněna všechna AD použitelná pro drak, motor(y), vrtuli(e) a vybavení, včetně jejich revizí. 2. Zkontrolujte záznamy ohledně správnosti použitelnosti AD (včetně AD nesprávně uvedených v seznamu jako nepoužitelné). 3. Náhodným výběrem zkontrolujte v aktuálním stavu AD, že použitelné AD byly nebo jsou plánovány, že budou (podle vhodnosti) provedeny v rámci požadavků těchto příkazů k zachování letové způsobilosti, pokud nebylo Agenturou určeno jinak (AMOC). 4. Zkontrolujte, že jsou použitelné AD spojené s údržbou zahrnuté do programu údržby letadla. 5. Zkontrolujte, že karty úkolů správně odrážejí požadavky AD nebo odkazují na postupy nebo standardní praxe odkazované v AD. 6. Během fyzického posudku si vyberte některá AD, u nichž lze fyzicky ověřit vyhovění.
Referenční dokumenty: EASA		<ul style="list-style-type: none"> - EASA Část 21.A.3B - EASA Část 21.B.60 - EASA Část 21.B.326 - EASA Část 21.B.327 - EASA Část M.A.201 & AMC M.A.201(h) § 4 - EASA Část M.A.303 - EASA Část M.A.305 § (d) & (h) - EASA Část M.A.401 § (a) & (b) - EASA Část M.A.501 § (b) - EASA Část M.A.503 § (a) - EASA Část M.A.504 § (a) 2 - EASA Část M.A.504 & AMC M.A.504(c) § 1 (f) - EASA Část M.A.613 & AMC M.A.613(a) § 2.4.3, 2.5.2, 2.6.1(h) & 2.8(b) - EASA Část M.A.708 § (b)8 - EASA Část M.A.709(a) - EASA Část M.A.710 § (a)5 - EASA Část M.A.801 & AMC M.A.801(h)

B.1	Dokumenty letadla	Osvědčení a dokumenty letadla nezbytné pro provoz.
Podpůrné informace		Typické body kontroly
<p>Osvědčení a dokumenty letadla nezbytné pro provoz mohou zahrnovat, ale nezbytně se neomezuji na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Osvědčení o zápisu do leteckého rejstříku; - Osvědčení letové způsobilosti; - Osvědčení hlukové způsobilosti; - Osvědčení letadla o uvolnění do provozu; - Technický deník letadla, je-li požadován; - Osvědčení kontroly letové způsobilosti; - Atd. 		<ol style="list-style-type: none"> 1. Zkontrolujte, že jsou na palubě všechny osvědčení a dokumenty příslušné k letadlu a nezbytné pro provoz (nebo kopie, podle vhodnosti). 2. Zkontrolujte modifikaci osvědčení letové způsobilosti/identifikaci letadla. 3. Zkontrolujte, že osvědčení hlukové způsobilosti odpovídá uspořádání letadla. 4. Zkontrolujte povolení k letu a letové podmínky, je-li potřeba. 5. Zkontrolujte, že existuje odpovídající osvědčení letadla o uvolnění do provozu.
Referenční dokumenty: EASA		<ul style="list-style-type: none"> - EASA Část 21, Hlava H - 21.A.175 - 21.A.177 - 21.A.182 - Část 21 Hlava I - Část 21 Hlava P - EASA Část 21, Hlava Q - 21.A.801 - 21.A.807 - EASA Část M.A.201(a)(2) - EASA Část M.A 801

B.2	Letová příručka	Příručka, spojená s osvědčením letové způsobilosti, která obsahuje provozní omezení, instrukce a informace nezbytné pro členy letové posádky pro bezpečný provoz letadla.
Podpůrné informace		Typické body kontroly
<p>Je potřeba, aby letová příručka odrážela aktuální stav/uspořádání letadla. Pokud tomu tak není, může poskytovat letové posádce nesprávné informace. To může vést k chybám a/nebo potlačení omezení, což může přispět k vážné poruše.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Zkontrolujte shodu letové příručky (FM), posledního vydání, s uspořádáním letadla, včetně stavu modifikací (AD, SB, STC, atd.). 2. Zkontrolujte: <ul style="list-style-type: none"> - schválení FM, řízení změn, dodatek k FM; - dopad stavu modifikací na hluk, hmotnost a vyvážení;

	<ul style="list-style-type: none"> - dodatečně požadované příručky (QRH/FCOM/OM-B, atd.); - omezení FM.
Referenční dokumenty: EASA	<ul style="list-style-type: none"> - EASA Část 21.A.174(b), 2(iii), (b), 3(ii) - EASA Část 21.A.204(b)1(ii), (b)2(i) - EASA Část M.A. 305, AMC M.A. 305(d) - EASA Část M.A.710(a), 2 - EASA Část M.A. 710(c), 2 - EASA AMC M.A.710(a), 1 - EASA AMC M.A.901(b), (g) - EASA AMC M.A.902(b), 3 - EASA AMC M.A.904(a), 2(c) a (k) - EASA AMC M.A.904(b), (c)

B.3	Hmotnost a vyvážení	Údaje o hmotnosti a vyvážení jsou požadovány proto, aby bylo možné ujistit se o tom, že je letadlo schopné provozu v rámci schválené obálky.
	Podpůrné informace	Typické body kontroly
	Je potřeba, aby protokol o hmotnosti a vyvážení odrážel skutečné uspořádání letadla. Pokud tomu tak není, letadlo by mohlo být provozováno mimo schválenou provozní obálku.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zkontrolujte, že protokol o hmotnosti a vyvážení je platný, s ohledem na současné uspořádání. 2. Ujistěte se, že jsou v protokolu vzaty v úvahu modifikace a opravy. 3. Zkontrolujte, že je v protokolu o hmotnosti a vyvážení zaznamenán stav vybavení. 4. Porovnejte současný protokol o hmotnosti a vyvážení s předešlým, z důvodu souladu.
	Referenční dokumenty: EASA	<ul style="list-style-type: none"> - EASA Část M.A.305(d)5 - EASA Část M.A.708(b)(10) - EASA Část M.A.710(a)(9), AMC M.A.710 (1) - EASA Část-CAT: CAT.POL.MAB.100 a související AMC/GM

B.4	Značení a štítky	Značení a štítky jsou definovány v typovém návrhu jednotlivého letadla. Některé informace lze také nalézt v TCDS, doplňkových typových osvědčeních (STC), FM, AMM, IPC, atd.
	Podpůrné informace	Typické body kontroly
	Značení a štítky na přístrojích, vybavení, řídicích prvcích, atd. musí zahrnovat taková omezení nebo informace, jaké je potřeba pro přímé	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zkontrolujte, že jsou na letadle zastavěna požadovaná značení a štítky, zejména pokyny u značení nouzových východů a informační symboly a štítky pro cestující.

<p>upozornění posádky během letu.</p> <p>Musí být poskytnuty značení a štítky nebo pokyny uvádějící jakékoliv informace nezbytné pro pozemní odbavení, aby se zabránilo možným omylům během pozemní obsluhy (např. vlečení, doplňování paliva), které by mohly zůstat nepovšimnuty a mohly ohrozit bezpečnost letadla v průběhu následujících letů.</p> <p>Musí být poskytnuty značení a štítky nebo pokyny uvádějící jakékoliv nezbytné informace zabraňující zraněním cestujících.</p> <p>Musí být zavedeno poznávací značení. Zahnují poznávací značku, případně vlajku, žárupevný identifikační štítek.</p> <p>Musí být zastavěny identifikační štítky výrobků.</p> <p>V případě chybějících, nebo nečitelných, nebo nesprávně zastavěných značení a štítků může dojít k omylům nebo poškození letadla, což by mohlo následně přispět k vážné poruše.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 2. Zkontrolujte, zda jsou zastavěné štítky čitelné. 3. Zkontrolujte letovou příručku v porovnání oproti přístrojům. (Obvykle u všeobecného letectví). 4. Zkontrolujte poznávací značky, včetně žárupevného identifikačního štítku státu zápisu do rejstříku. 5. Zkontrolujte identifikační štítky výrobků. <p>Příklady značení a štítků:</p> <ul style="list-style-type: none"> - způsoby otevírání dveří, - omezení/štítky s hmotností/zatíženími pro každý oddíl, stanovující omezení týkající se obsahu, - informační symboly pro cestující, včetně symbolů zákazu kouření, - označení nouzových východů, - upozornění na přetlakovou kabinu, - štítky cejchování, - štítky v pilotní kabině a označení přístrojů, - informační údaje o kyslíkovém systému, - přístupy k palivovým nádržím s prostředky pro snižování hořlavosti (CDCCL), - značení pro tankování (palivový ventil, označení palivové měřky), - identifikace EWIS, - označení omezení pro vlečení, - označení míst pro vniknutí do trupu letadla, - nahuštění pneumatik dusíkem, - RVSM + stálé značení.
<p>Referenční dokumenty: EASA</p>	<ul style="list-style-type: none"> - EASA Část 21.A.175 - EASA Část 21.A.715 - EASA Část 21.A.801 - EASA Část 21.A.803 - EASA Část 21.A.804 - EASA Část 21.A.805 - EASA Část 21.A.807 - související CS pro typ letadla, který je kontrolován - EASA Část M.A.501 - EASA Část M.A.710(c) - EASA AMC M.A.504(e) - EASA AMC M.A.603(c) - EASA AMC M.A.904(a)(2), odst. 2.f. & 2.k.

B.5	Provozní požadavky	Požadavky pro druh provozu, kterým má být vyhověno (např. vybavení, dokumenty, schválení).
Podpůrné informace		Typické body kontroly
Zahrnuje veškeré vybavení požadované použitelným provozním předpisem, včetně národních požadavků. V případě nesprávné funkce může vytvářet nebezpečnou situaci. Během prohlídky vyžaduje pozornost zejména nouzové vybavení.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Zkontrolujte povolení a schválení požadovaná pro druh provozu. 2. Zkontrolujte přítomnost a provozuschopnost vybavení požadovaného provozními schváleními. 3. Zkontrolujte bezpečnostní vybavení, zkontrolujte, že je nouzové vybavení snadno dostupné.
Referenční dokumenty: EASA		<ul style="list-style-type: none"> - EASA Část M.A.201(a)(2) - EASA Část 21, Hlava I - EASA Část-CAT, Hlava D „Přístroje, data a vybavení“

B.6	Řízení závad	Řízení závad vyžaduje systém, prostřednictvím kterého jsou zachyceny informace týkající se poruch, nesprávných funkcí, závad a jiných událostí, které mají nebo by mohly mít nepříznivý dopad na zachování letové způsobilosti letadla. Systém by měl být řádně zdokumentován. To zahrnuje, kromě jiného, systém MEL, systém CDL a řízení odložených závad.
Podpůrné informace		Typické body kontroly
Tento KRE se zabývá účinností řízení závad, měl by rovněž brát v úvahu závady zjištěné v průběhu fyzické prohlídky.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Zkontrolujte, že odložené závady byly identifikovány, zaznamenány a napraveny/odloženy v souladu se schválenými postupy a v rámci schválených časových lhůt. 2. Zkontrolujte, že provoz mimo publikované schválené údaje byl prováděn pouze na základě povolení k letu nebo na základě ustanovení o pružnosti (článku 14 základního nařízení). Například: <ol style="list-style-type: none"> a. TLB a seznam odložených závad, b. karty úkolů údržby, c. hlášení z dílny pro opravu motorů, d. hlášení z dílny (hlavních) letadlových celků, e. záznamy pracovní skupiny údržby/oprav/modifikací po provedení modifikací nebo oprav, f. údaje z hlášení událostí, g. komunikace mezi uživatelem údajů o údržbě a jejich autorem v případě nepřesných, neúplných, nejednoznačných postupů a metod. 3. Zkontrolujte, zda se provoz/posádka s následky odložení vypořádali. 4. Zkontrolujte, zda jsou právě odložené závady v souladu se schválenými údaji (aktuální revize MEL, CDL, programu údržby letadla). 5. Porovnejte fyzické umístění kusovníkových/sériových čísel se zaznamenanými umístěními, ve

	snaze určit nezdokumentované výměny součástí z důvodu řešení problémů.
Referenční dokumenty: EASA / EU	<ul style="list-style-type: none">- EASA Část M.A.301(2)- AMC M.A.301-2- EASA Část M.A.403- AMC M.A.710(a) Kontrola letové způsobilosti- EASA Část 145.A.60- EASA Část 145.A.45(c)- EASA Část 21 AMC 20-8- EU směrnice 2003/42/ES o hlášení událostí

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

C.1	Program údržby letadla	Dokument, který popisuje přesně stanovené úkoly plánované údržby a četnost jejich provádění, související standardní metody údržby a s tím spojené postupy nezbytné pro bezpečný provoz těchto letadel, pro která platí.
Podpůrné informace		Typické body kontroly
<p>Program údržby letadla (AMP) je určen k tomu, aby zahrnoval úkoly plánované údržby, související postupy a standardní metody údržby. Rovněž obsahuje program spolehlivosti, je-li požadován. Úkoly zahrnuté v programu údržby mohou vycházet z:</p> <ul style="list-style-type: none"> - úkolů, jejichž splnění je povinné: instrukce stanovené v opakovaných příkazech k zachování letové (AD), nebo v oddílu omezení letové způsobilosti (ALS), což může zahrnovat požadavky na osvědčování údržby (CMR). ALS je součástí instrukcí pro zachování letové způsobilosti (ICA) držitele schválení návrhu; - úkolů, jejichž splnění je doporučeno: dodatečné instrukce specifikované ve zprávě Výboru pro přezkoumání údržby (MRBR), dokumentu plánování údržby (MPD), servisních bulletinech (SB), nebo jakýchkoliv jiných nezávazných informacích pro zachování letové způsobilosti vydaných držitelem schválení konstrukce; - doplňující nebo alternativní instrukce navržené vlastníkem nebo organizací k řízení zachování letové způsobilosti po jejich schválení podle bodu M.A.302(d)(iii); <p>AMP musí obsahovat podrobnosti, včetně četnosti, veškeré údržby, která má být prováděna, včetně jakýchkoliv zvláštních úkolů spojených s typem a specifickostí provozu.</p>		<p>Přezkoumání obsahu AMP:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zkontrolujte, zda AMP řádně odráží povinné instrukce pro zachování letové způsobilosti (ALI, CMR (nejnovější revize zdrojových dokumentů)). Namátkově zkontrolujte, že jsou úkoly implementovány ve schválených časových lhůtách pro vyhovění a že žádné úkoly nebyly opomenuty. 2. Zkontrolujte, jak jsou při aktualizaci AMP zohledňovány doporučené úkoly plánované údržby (jako jsou intervaly TBO, doporučené prostřednictvím servisních bulletinů, servisních dopisů, atd., nejnovější revize zdrojových dokumentů). V případě použitelnosti zkontrolujte zásady pro jejich provádění, jak je požadováno bodem M.A.301, bod 7. 3. Zkontrolujte, že AMP řádně odráží úkoly údržby specifikované v opakovaných AD. 4. Zkontrolujte, že AMP řádně odráží dodatečné instrukce pro zachování letové způsobilosti vyplývající ze zastavení specifického vybavení nebo začlenění modifikací. 5. Zkontrolujte, že AMP řádně odráží dodatečné instrukce pro zachování letové způsobilosti vyplývající z provedených oprav. 6. V případě použitelnosti zkontrolujte, že AMP řádně odráží dodatečné úkoly údržby požadované v důsledku zvláštních schválení (např. RVSM, ETOPS, MNPS, B-RNAV). 7. Zkontrolujte jakákoliv dodatečná opatření plánované údržby požadovaná kvůli využití letadla a provoznímu prostředí. 8. V případě použitelnosti zkontrolujte správné určení úkolů údržby prováděných pilotem-vlastníkem a určení pilota(ů)-vlastníka(ů) nebo alternativního postupu, jak je popsáno v AMC M.A.803, bodě 3. 9. Zkontrolujte stav schválení doplňujících nebo alternativních instrukcí (M.A.302(d)(iii)). 10. Zkontrolujte, zda je obsažen program spolehlivosti a je aktivní, je-li vyžadován. <p>Přezkoumání shody letadla s AMP:</p> <ol style="list-style-type: none"> 11. Zkontrolujte, zda používaný AMP platí pro letadlo, je schválený a správně změnovaný. 12. Zkontrolujte, zda jsou úkoly prováděny v lhůtách uváděných v AMP a zdrojových dokumentech. 13. Náhodně zkontrolujte, že nedošlo k opomenutí žádného úkolu bez odůvodnění přijatého příslušným úřadem (v době rozhodnutí). 14. Zkontrolujte hlášení o provedení plánované údržby v systému záznamů. 15. Analyzujte účinnost AMP a spolehlivost pomocí přezkoumání neplánovaných úkolů.
Referenční dokumenty: EASA		- EASA Část M.A.302 a jeho AMC.

	<ul style="list-style-type: none"> - EASA Část M.A.708(b)(1), (2), (4) - EASA Část M.A.803 a jeho AMC
--	---

C.2	Řízení letadlových celků	<p>Řízení letadlových celků by mělo brát v úvahu cíl údržby letadlových celků sestávající ze dvou částí:</p> <ul style="list-style-type: none"> - údržba, jejíž splnění je závazné. - údržba, jejíž splnění je doporučené.
Podpůrné informace		Typické body kontroly
<p>Provedení každého úkolu údržby je <u>plánované</u> nebo <u>neplánované</u>. Viz KRE C.1 „Program údržby letadla“.</p> <p>Letadlové celky dotčené plánovanou údržbou:</p> <p>Letadlové celky s omezenou životností jsou dvou typů:</p> <ul style="list-style-type: none"> - letadlové celky podléhající omezené certifikované lhůtě; - letadlové celky podléhající omezené provozní lhůtě. <p>Letadlové celky s omezenou certifikovanou lhůtou musí být trvale odstraněny z provozu, jakmile, nebo dříve, než je překročeno jejich provozní omezení. Omezení životnosti je kontrolováno na úrovni celku (oproti úrovni letadla).</p> <p>Letadlové celky podléhající provozní životnosti („časově řízené letadlové celky (time controlled components)“) zahrnují následující:</p> <ul style="list-style-type: none"> - letadlové celky, u nichž jsou vyjmutí a výměna plánovány, bez ohledu na jejich úroveň odolnosti vůči poruše. Uvádí se jako letadlové celky se stanovenou lhůtou údržby: Podléhají pravidelné údržbě řešící zhoršování stavu, které je považováno za předvídatelné (celková spolehlivost trvale s věkem klesá): Je méně pravděpodobné, že se porucha objeví před tím, než je nezbytná výměna; - letadlové celky, u nichž se odolnost vůči poruše může snižovat a klesnout pod definovanou úroveň: Prohlídky jsou plánovány, aby odhalily potencionální poruchy. Uvádí se jako letadlové celky „podle stavu (on-condition)“: Nazývají se tak proto, že letadlové celky, které jsou podrobovány prohlídce, jsou ponechány v provozu (bez provedení jakýchkoliv dalších činností údržby) pod podmínkou, že nadále splňují stanovené standardy výkonosti. <p>Poznámky:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Úkoly pro obnovu celků se stanovenou lhůtou údržby nejsou stejné 		<ol style="list-style-type: none"> 1. Zkontrolujte, že jsou povinné úkoly údržby jako takové určeny a řízeny odděleně od doporučení. 2. Namátkově zkontrolujte zastavěné letadlové celky (kusovníková a sériová čísla) oproti záznamům letadla: <ol style="list-style-type: none"> a. Správné uvedené kusovníkové a sériové číslo. b. Dostupnost správného dokument o uvolnění oprávněnou osobou. 3. Zkontrolujte aktuální stav časově řízených letadlových celků, s patřičným ohledem na odložené položky. Musí identifikovat: <ol style="list-style-type: none"> a. Dotčené letadlové celky (kusovníkové a sériové číslo). b. U letadlových celků, které jsou předmětem opakovaného úkolu: popis úkolu a reference, použitelná prahová hodnota/interval, datum posledního provedení (datum, celková kumulovaná životnost letadlového celku v hodinách, cyklech, přistáních, kalendářní době – podle potřeby). Věnujte pozornost letadlovým celkům ETOPS a CDCCL. 4. Zkontrolujte aktuální stav letadlových celků s omezenou životností. Tento stav může být vyžadován po každém přesunu během provozního života součástí: <ol style="list-style-type: none"> a. Omezení životnosti, celková kumulovaná životnost letadlového celku, a životnost zbývající do dosažení omezení životnosti letadlového celku (uvádějící hodiny, cykly, přistání, kalendářní dobu – podle potřeby). b. Pokud je relevantní pro určení zbývající životnosti, celková historie zástavby uvádějící počet hodin, cyklů nebo kalendářní doby vztahující se ke každé zástavbě na těchto různých typech letadla/motoru. 5. Zkontrolujte, zda mají výsledky programu údržby letadla a programu spolehlivosti vliv na řízení letadlových celků. 6. Během fyzického posudku zkontrolujte, že jsou letadlové celky s omezenou životností a časově řízené letadlové celky správně označeny.

<p>jako úkoly „podle stavu“, protože nesledují pozvolné zhoršování stavu, ale jsou primárně prováděny proto, aby bylo zajištěno, že položka může i nadále zůstat v provozu do příští plánované výměny.</p> <p>2. Letadlové celky podléhající „sledování stavu“ mohou zůstat v provozu bez preventivní údržby, dokud se neobjeví funkční porucha. Uvádí se jako „létání do poruchy (fly-to-failure)“. Tyto celky jsou předmětem neplánovaných úkolů.</p>	
<p>Referenční dokumenty: EASA</p>	<ul style="list-style-type: none"> - EASA Část 21.A.805 - EASA Část M.A.302 - EASA Část M.A.305 - EASA Část M.A.501 - EASA Část M.A.503 - EASA Část M.A.710

<p>C.3</p>	<p>Opravy</p>	<p>Je potřeba, aby všechny opravy a neopravená poškození/degradace vyhovovaly instrukcím příslušné příručky k údržbě (např. SRM, AMM, CMM). S výjimkou oprav obsažených v certifikačních specifikacích uvedených v bodě 21.A.90B nebo 21.A.431B Části-21 je potřeba, aby byly všechny opravy, které nejsou definovány v příslušné příručce k údržbě, náležitě schváleny a zaznamenány s odkazem na toto schválení.</p> <p>To zahrnuje jakékoliv poškození nebo opravy letadla/motoru(ů)/vrtule(i) a jejich součástí.</p>
<p>Podpůrné informace</p>		<p>Typické body kontroly</p>
<p>Podpůrné údaje pro opravu by měly zahrnovat (kromě jiného) posouzení poškození, odůvodnění klasifikace opravy, doklad, že oprava byla navržena v souladu se schválenými údaji, tj. odkaz na příslušnou příručku, postup nebo schválení návrhu opravy podle Části-21, výkresy/materiál a instrukce pro provedení, stejně jako instrukce pro údržbu a provoz.</p> <p>„Stav opravy“ představuje seznam:</p> <ul style="list-style-type: none"> - začleněných oprav od prvotního dodání (a stále na něm existujících) letadla/motoru/vrtule/letadlového celku; a - neopravených poškození/degradací. <p>Rovněž zahrnuje, buď přímo, nebo prostřednictvím odkazu na průvodní dokumentaci (tj. složky záznamů opravy), podpůrné údaje dokládající vyhovění použitelným požadavkům letové způsobilosti.</p> <p>Stav opravy by měl určovat odkaz na složku záznamů opravy, klasifikaci opravy, opravovanou položku (tj. letadlo/motor/vrtuli/letadlový celek a</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Namátkově vyberte <u>stav</u> opravy k potvrzení, že vhodně zpětně sleduje opravy a neopravená poškození/zhoršení stavu. 2. Namátkově vyberte <u>složky záznamů</u> opravy (alespoň jednu složku pro každý typ opravovaných položek) ke kontrole, že opravená a neopravená poškození/zhoršení stavu byla posouzena oproti nejnověji publikovaným údajům opravy. 3. Zkontrolujte, že se instrukce pro opravu podrobně uvedené ve složce záznamů opravy shodují s publikovanými údaji opravy. 4. Zkontrolujte, že významné opravy vedoucí v nová a změněná omezení letové způsobilosti a související závazné instrukce (včetně programu stárnoucích letadel) byly začleněny do programu údržby letadla. 5. Zkontrolujte, že bylo zváženo začlenění nových a změněných instrukcí pro údržbu vzešlých z oprav do programu údržby letadla. 6. Porovnejte stav opravy a fyzický stav opravovaného letadla/motoru(ů)/vrtule(i) a jejich opravovaných součástí (fyzický posudek) za účelem potvrzení správnosti stavu opravy. Namátkově vyberte představitele oprav ke kontrole jejich shody se složkami záznamů opravy

<p>přesné umístění, je-li to nezbytné) a datum a celkovou životnost v letových hodinách/letových cyklech kumulovanou položkou v době opravy nebo zjištění neopraveného poškození/degradace. Podle potřeby by měl být uveden rovněž křížový odkaz na program údržby letadla.</p> <p>V závislosti na státu projekce existují bilaterální dohody a/nebo rozhodnutí Agentury o přijetí certifikačních nálezů a měly by být vzaty do úvahy při určování přijatelných údajů pro opravy.</p>	<p>(fyzický posudek).</p>
<p>Referenční dokumenty: EASA</p>	<ul style="list-style-type: none"> - EASA Část 21.A.431A - EASA Část 21.A.431B - EASA Část M.A.304 - EASA AMC Část M.A.304 - EASA Část M.A.305 - EASA AMC k Části M.A.305 - EASA Část M.A.401 - EASA AMC k Části M.A.401

<p>C.4</p>	<p>Záznamy</p>	<p>Záznamy týkající se zachování letové způsobilosti jsou stanoveny v M.A.305 a M.A.306 a souvisejících AMC.</p>
<p>Podpůrné informace</p>		<p>Typické body kontroly</p>
<p>Požaduje se takový způsob uchování/převodu záznamů, aby mohl být kdykoliv snadno stanoven stav letadla a jeho letadlových celků.</p> <p>Provedení úkolu je plánováno (jednorázově nebo pravidelně), nebo neplánováno (např. následně po události). Záznamy o zachování letové způsobilosti letadla (odkazují na deníky, technické deníky, záznamové karty letadlových celků nebo karty úkolů) musí stanovovat stav s ohledem na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - plánované úkoly: <ul style="list-style-type: none"> - jednorázové: stav součástí s omezenou životností, stav modifikací, stav oprav. - opakované: stav programu údržby. - neplánované úkoly. 		<ol style="list-style-type: none"> 1. Zkontrolujte systém záznamů zachování letové způsobilosti letadla: Body M.A.305 a M.A.306 (podle použitelnosti) vyžadují, aby byly určité záznamy uchovávány po stanovenou dobu. Věnujte pozornost spojitosti, celistvosti a zpětné výsledovatelnosti záznamů: <ol style="list-style-type: none"> a. celistvost: Zkontrolujte, že jsou zaznamenané údaje čitelné, b. spojitost: Zkontrolujte, že jsou záznamy dostupné po příslušnou dobu uchování, c. zpětná výsledovatelnost: Zkontrolujte spojení mezi dokumentací provozovatele/CAMO a údržby, výsledovatelnost ke schváleným údajům, výsledovatelnost k příslušným dokumentům o uvolnění, atd. 2. V případě použitelnosti se ujistěte, že systém technického deníku je používán správně, včetně: <ol style="list-style-type: none"> a. vydaného platného uvolnění do provozu letadla (včetně prohlášení o údržbě) a b. předletových kontrol podepsaných oprávněnými osobami; 3. Zkontrolujte, že byla (podle použitelnosti) provedena jakákoliv požadovaná údržba následující po mimořádném provozu/události (jako je překročení rychlosti/otáček, provoz s překročenou maximální hmotností, tvrdé přistání, nadměrná turbulence a provoz mimo omezení letové příručky).

Referenční dokumenty: EASA

- EASA Část M.A.305
- EASA Část M.A.306
- EASA Část M.A.307
- EASA Část M.A.801
- EASA AMC k Části M.A.305
- EASA AMC k Části M.A.306
- EASA AMC k Části M.A.307

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Použité zkratky:

A/C	Aircraft	Letadlo
ACAM	Aircraft Continuous Airworthiness Monitoring	Sledování zachování letové způsobilosti letadla
AD	Airworthiness Directive	Příkaz k zachování letové způsobilosti
ALI	Airworthiness Limitation Items	Položky omezující letovou způsobilost
ALS	Airworthiness Limitations Section	Oddíl omezení letové způsobilosti
AMM	Aircraft Maintenance Manual	Příručka pro údržbu letadla
AMP	Aircraft Maintenance Programme	Program údržby letadla
APU	Auxiliary Power Unit	Pomocná energetická jednotka
ASM	Ageing Systems Maintenance	Údržba stárnoucích systémů
B-RNAV	Basic Area Navigation	Základní prostorová navigace
CAMO	Continuing Airworthiness Management Organisation	Organizace k řízení zachování letové způsobilosti
CDL	Configuration Deviation List	Seznam povolených odchylek na draku
CDCCL	Critical Design Configuration Control Limitations	Omezení řízení konfigurace kritického návrhu
CMM	Component Maintenance Manual	Příručka pro údržbu letadlových celků
CMR	Certification Maintenance Requirement	Požadavky na osvědčování údržby
DT	Damage Tolerant	Připouštějící poškození
ED	Executive Director of EASA	Výkonný ředitel EASA
ETOPS	Extended Range Operations with Two-engined aeroplanes	Provoz dvoumotorových letounů se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště
ETSO	European Technical Standard Order	Evropský technický normalizační příkaz
EWIS	Electrical Wiring Interconnection System	Propojovací systém elektrického vedení
EZAP	Enhanced Zonal Analysis Procedure	Postup zdokonalené zónové analýzy
FCOM	Flight Crew Operations Manual	Provozní příručka letové posádky
FDR	Flight Data Recorder	Zapisovač letových údajů
FM	Flight Manual	Letová příručka
FRM	Flammability Reduction Means	Prostředky pro snižování hořlavosti
FTIP	Fuel Tank Ignition Prevention	Preventivní opatření proti vznícení palivových nádrží
GA	General Aviation	Všeobecné letectví
ICA	Instructions for Continuing Airworthiness	Instrukce pro zachování letové způsobilosti
IPC	Illustrated Parts Catalogue	Ilustrovaný katalog dílů letadla
KRE	Key Risk Element	Klíčový rizikový prvek
LHIRF	Lightning High Intensity Radiated Field	Blesky/vyzařované pole s vysokou intenzitou
LOPA	Layout of Passenger Accommodation	Uspořádání prostoru pro cestující
MCAI	Mandatory Continuing Airworthiness Information	Závazné informace o zachování letové způsobilosti
MEL	Minimum Equipment List	Seznam minimálního vybavení
MNPS	Minimum Navigation Performance Specification	Specifikace minimální navigační výkonnosti
MRB	Maintenance Review Board	Výbor pro přezkoumání údržby
MRBR	Maintenance Review Board Report	Zpráva Výboru pro přezkoumání údržby

MPD	Maintenance Planning Document	Dokument pro plánování údržby
NAA	National Aviation Authority	Vnitrostátní letecký úřad
OEM	Original Equipment Manufacturer	Výrobce základního vybavení
OM	Operations Manual	Provozní příručka
OM-B	Operations Manual Part-B	Provozní příručka, Část-B
PN	Part Number	Kusovníkové číslo
QRH	Quick Reference Handbook	Příručka s rychle přístupnými instrukcemi
PWR	Power	Výkon
RVSM	Reduced Vertical Separation Minima	Snížená minima vertikálních rozstupů
SN	Serial Number	Sériové číslo
SB	Service Bulletin	Servisní bulletin
SM	Service Manual	Příručka pro obsluhu/ošetřování
SRM	Structural Repair Manual	Příručka pro opravy konstrukce
STC	Supplemental Type Certificate	Doplňkové typové osvědčení
TBO	Time Between Overhauls	Doba mezi generálními opravami
TC	Type Certificate	Typové osvědčení
TCDS	Type Certificate Data Sheet	Příloha k typovému osvědčení
TLB	Technical Logbook	Technický deník letadla
TSO	Technical Standard Order	Technický normalizační příkaz

1

[Rozhodnutí č. 2013/005/R, 29. 03. 2013]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Dodatek IV k AMC M.A.604 Příručka organizace údržby**1. Účel**

Příručka organizace údržby je odkaz na veškerou práci prováděnou organizací oprávněnou k údržbě. Měla by obsahovat všechny prostředky stanovené organizací pro zajištění vyhovění Části-M podle rozsahu oprávnění a práv udělených organizaci.

Příručka organizace údržby by měl přesně definovat práci, pro jejíž provádění je schválená organizace k údržbě oprávněna a práci, která je prováděná v rámci subdodavatelských smluv. Měla by definovat zdroje používané organizací, její strukturu a její postupy.

2. Obsah

Typická příručka organizace údržby pro malou organizaci (s méně než 10 zaměstnanci údržby) by měla být navržena přímo na principu denního používání. Pracovní dokumentace a seznamy by měly být zahrnuty přímo do příručky. Měla by obsahovat následující:

Část A. – Všeobecně**- Obsah****- Seznam platných stran****- Záznam změn****- Postup změny**

- Navržení
- Změny požadující přímé schválení příslušného úřadu
- Schválení

- Rozdělovník

- Jméno nebo titul každé osoby, která vlastní kopii příručky

- Prohlášení odpovědného vedoucího

- Schválení příručky
- Prohlášení, že příručka organizace údržby a jakýkoliv zapracovaný dokument v ní uvedený odráží plnění způsobu vyhovění Části-M organizací.
- Povinnost pracovat podle příručky
- Povinnost změnit příručku, jestliže je to nutné

Část B – Popis**- Rozsah práce organizace**

- Popis práce prováděné organizací (typ výrobku, typ práce) a práce, která je předmětem subdodavatelských smluv
- Určení úrovně práce, která může být prováděná v každém provozním prostoru

- Všeobecné představení organizace

- Právní název a právní forma

- Jméno a titul vedoucích pracovníků

- Odpovědného vedoucího

- Nadřízených pracovníků
- Povinnosti a odpovědnosti
- **Organizační schéma**
- **Osvědčující personál**
 - Minimální kvalifikace a praxe
 - Seznam oprávněného osvědčujícího personálu[, rozsah jeho kvalifikace a odkaz na oprávnění personálu]
- **Personál**
 - Technický personál (počet, kvalifikace a praxe)
 - Administrativní zaměstnanci (počet)
- **Všeobecný popis provozních prostor**
 - Geografické umístění (mapa)
 - Plán hangárů
 - Specializované dílny
 - Kanceláře
 - Sklady
 - Dostupnost všech najímaných provozních prostor
- **Nářadí, vybavení a materiál**
 - Seznam používaného nářadí, vybavení a materiálu (včetně přístupu k příležitostně používanému nářadí)
 - Zkušební zařízení
 - Četnost cejchování
- **Údaje pro údržbu**
 - Seznam údajů pro údržbu používaných v souladu s M.A.402 a informace o zajištění změnové služby (včetně přístupu k příležitostně používaným údajům)

Část C – Všeobecné postupy

- **Kontrola organizace**
 - Účel (zajistit, že organizace oprávněná k údržbě pokračuje v plnění požadavků Části-M)
 - Odpovědnost
 - Organizace, četnost, rozsah a obsah (včetně zpracování nálezů úřadu)
 - Plánování a provedení kontroly
 - Kontrolní seznam kontroly organizace a formuláře
 - Zpracování a náprava zjištěných nálezů
 - Hlášení
 - Kontrola práce, která je předmětem subdodavatelské smlouvy

- Výcvik

- Popis metod používaných k zajištění splnění kvalifikace personálu a požadavků výcviku (výcvik osvědčujícího personálu, specializovaný výcvik)
- Popis uchovaných záznamů o personálu

- [Uzavírání subdodavatelských smluv pro speciální služby]

- Výběrová kritéria a řízení
- Charakter práce, na kterou je uzavřena [subdodavatelská] smlouva
- Seznam [subdodavatelů]
- Povaha/podstata smluv
- Určení odpovědností za osvědčování provedené práce

- Jednorázové opravňování

- Kontroly údržby
- Osvědčující personál

Část D – Pracovní postupy

- Přijetí zakázky**- Příprava a vydání pracovního bloku**

- Řízení pracovní zakázky
- Příprava plánované práce
- Obsah pracovního bloku (kopie formulářů, technologických karet, postupy pro jejich používání, přidělování)
- Odpovědnosti a podpisy potřebné pro osvědčování práce

- Logistika

- Zapojené osoby/činnosti
- Kritéria pro výběr dodavatelů
- Postupy používané pro vstupní kontrolu a skladování součástí, nářadí a materiálu
- Kopie formulářů a postup pro jejich používání a přidělování

- Provádění

- Zapojené osoby/činnosti a příslušné postavení
- Dokumentace (pracovní blok a technologické karty)
- Kopie formulářů a postup pro jejich používání a přidělování
- Používání technologických karet nebo dokumentace výrobce
- Postupy pro přijímání letadlových celků ze skladů, včetně kontroly způsobilosti

- Postupy vrácení letadlových celků neschopných provozu do skladů

- Uvolňování do provozu – Osvědčující personál

- Činnosti a odpovědnosti osvědčujícího personálu

- Uvolňování do provozu – Dozor

Podrobný popis systému, který je používán k zajištění, že veškeré úkoly údržby, použitelné pro požadovanou práci organizace oprávněné k údržbě, byly provedeny jak bylo požadováno.

- Význam dozoru
- Kopie formulářů a postup pro jejich používání a přidělování
- Řízení pracovního bloku

- Uvolňování do provozu – Osvědčení o uvolnění do provozu (CRS)

Postup pro podepisování CRS (včetně přípravných činností)

- Osvědčení o uvolnění do provozu, formulace a standardizovaný formulář
- Vyplnění systému záznamů zachování letové způsobilosti letadla
- Vyplnění formuláře 1 EASA
- Nedokončená údržba
- Osvědčení letové kontroly
- Kopie CRS a formuláře 1 EASA

- Záznamy

- Zvláštní postupy

Takové zvláštní úkoly jsou odstranění nezužítkovatelných letadlových celků, opětovné Osvědčení součástí, kterým nebyl vydán formulář 1 EASA, atd.

- Hlášení událostí

- Události, které mají být hlášeny
- Časové vymezení hlášení
- Informace, které mají být hlášeny
- Adresáti

- Řízení nepřímého schválení příručky

- Obsah změn vhodných pro nepřímé schválení
- Odpovědnost
- Vysledovatelnost
- Informace příslušnému úřadu
- Konečné potvrzení platnosti

Část E – Dodatky

- Vzor všech používaných dokumentů
- Seznam sídel údržby
- Seznam organizací podle Části-145 nebo M.A. Hlavy F
- [- Seznam subdodávaných zvláštních služeb.]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

4. Schválení

Příslušný úřad by měl příručku schválit písemně. Toto bude obvykle prováděno schválením seznamu platných stran.

Méně významné změny, nebo změny rozsáhlého seznamu povolených operací, mohou být schváleny nepřímo, prostřednictvím postupů schválených členským státem.

5. Zachování vyhovění s Částí-M

Pokud příručka organizace údržby již déle nesplňuje požadavky Části-M, ať už kvůli změně v Části-M, změně v organizaci nebo jejích činnostech, nebo kvůli nedostatečné připravenosti, jejíž existence je prokázána kontrolními prohlídkami v rámci kontroly organizace, nebo jakýmkoliv jiným důvodům, které ovlivňují shodu příručky s požadavky, je organizace oprávněná k údržbě odpovědná za přípravu a schválení změny ke své příručce.

6. Přidělování

Příručka popisuje, jak organizace pracuje, proto je potřeba příručku nebo její příslušné části přidělit veškerému zapojenému personálu v organizaci a smluvním organizacím.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Dodatek V k AMC M.A.704 Výklad řízení zachování letové způsobilosti

VÝKLAD ŘÍZENÍ ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

OBSAH

Část 0 Organizace všeobecně

- 0.1. Statutární závazek odpovědného vedoucího.
- 0.2. Všeobecné informace.
- 0.3. Pracovníci vedení.
- 0.4. Funkční schéma vedení.
- 0.5. Postup oznamování změn příslušnému úřadu, týkajících se činnosti/oprávnění/umístění organizace/personálu organizace.
- 0.6. Postupy změn výkladu.

Část 1 Postupy řízení zachování letové způsobilosti

- 1.1. Využitelnost technického deníku letadla a uplatňování MEL – Seznamu minimálního vybavení (obchodní letecká doprava).
Využitelnost systému záznamu zachování letové způsobilosti (neobchodní letecká doprava).
- 1.2. Programy údržby letadla – zpracování změn a schválení.
- 1.3. Časové záznamy a záznamy zachování letové způsobilosti, odpovědnosti, uchovávání, přístup.
- 1.4. Provedení a řízení příkazů k zachování letové způsobilosti.
- 1.5. Rozbor účinnosti programu(ů) údržby.
- 1.6. Politika začleňování nepovinných modifikací.
- 1.7. Hlavní modifikační normy.
- 1.8. Hlášení závady.
- 1.9. Odborná činnost.
- 1.10. Programy spolehlivosti.
- 1.11. Předletové prohlídky.
- 1.12. Vážení letadla.
- 1.13. Postupy letové kontroly.

Část 2 Systém jakosti

- 2.1. Politika jakosti pro zachování letové způsobilosti, plán a postup auditů.
- 2.2. Sledování činností řízení zachování letové způsobilosti.
- 2.3. Sledování účinnosti programu(ů) údržby.
- 2.4. Sledování, že veškerá údržba je provedena příslušnou organizací k údržbě.

2.5. Sledování, že veškerá smluvní údržba je provedena v souladu se smlouvou, včetně subdodavatelů, kteří jsou používáni smluvní organizací k údržbě.

2.6. Personál pro provádění auditů jakosti.

Část 3 Smluvní údržba

3.1. Postupy výběru dodavatele údržby.

3.2. Audit jakosti letadla.

Část 4 Postupy kontroly letové způsobilosti

4.1. Personál kontroly letové způsobilosti.

4.2. Kontrola záznamů letadla.

4.3. Fyzické posudky.

4.4. Doplnkové postupy pro doporučení příslušnému úřadu pro dovoz letadel.

4.5. Doporučení příslušnému úřadu pro vydání Osvědčení kontroly letové způsobilosti (ARC).

4.6. Vydání ARC.

4.7. Záznamy kontroly letové způsobilosti, odpovědnosti, uchovávání a přístup.

Část 4B Postupy pro vydání povolení k letu

4B.1 Shoda se schválenými letovými podmínkami.

4B.2 Vydání povolení k letu podle práv CAMO.

4B.3 Osoby oprávněné podepisovat povolení k letu.

4B.4 Spolupráce s místním leteckým úřadem.

4B.5 Záznamy související s povolením k letu, odpovědnosti, uchovávání a přístup.

Část 5 Dodatky

5.1. Vzory dokumentů.

5.2. Seznam personálu kontroly letové způsobilosti.

5.3. Seznam subdodavatelů podle AMC M.A.201(h) 1 a M.A.711(a) 3.

5.4. Seznam smluvních organizací oprávněných k údržbě.

5.5. Kopie smluv, na práci pro kterou je uzavřena subdodavatelská smlouva (Dodatek II k AMC M.A.201(h) 1).

5.6. Kopie smluv uzavřených s organizacemi oprávněnými k údržbě.

SEZNAM PLATNÝCH STRAN

Strana	Revize
1	Originál
2	Originál

Strana	Revize
3	Originál
4	Originál

Strana	Revize
5	Originál
....

ROZDĚLOVNÍK

(Dokument by měl obsahovat rozdělovník k zajištění náležitého přidělování příručky a k prokázání příslušnému úřadu, že veškerý personál zapojený v zachování letové způsobilosti má přístup k příslušným informacím. Toto neznamená, že veškerý personál musí obdržet příručku, ale že je v rámci organizace(i) přiděleno přiměřené množství příruček tak, aby měl zapojený personál rychlý a snadný přístup k této příručce.

Proto, by měl být výklad organizace k řízení zachování letové způsobilosti přidělen:

- *pracovníkům vedení provozovatele nebo organizace a jakékoliv osobě na nižší úrovni, je-li to nezbytné; a,*
- *smluvní(m) organizací (organizacím) k údržbě podle Části-145 nebo M.A. Hlavy F; a,*
- *příslušnému úřadu.)*

ČÁST 0 ORGANIZACE VŠEOBECNĚ

0.1. Statutární závazek odpovědného vedoucího.

(Prohlášení odpovědného vedoucího k výkladu by mělo zahrnovat význam následujícího odstavce a v podstatě může být toto prohlášení použito beze změny. Jakékoliv úpravy prohlášení by neměly pozměnit význam.)

Tento výklad definuje organizaci a postupy, na kterých je založeno oprávnění podle M.A. Hlavy G, Části-M.

Tyto postupy jsou schváleny níže podepsaným a musí jim být vyhověno, jsou-li platné; aby se zajistilo, že veškeré činnosti zachování letové způsobilosti, včetně údržby řízeného letadla organizací, jsou provedeny včas a podle platných norem.

Je přijatelné, že tyto postupy nepotlačí nezbytnost splnění jakýchkoliv nových nebo změněných předpisů vydaných čas od času Agenturou nebo příslušným úřadem v případě, že jsou tyto nové nebo změněné předpisy v rozporu s těmito postupy.

Příslušný úřad schválí tuto organizaci, když je přesvědčen, že budou postupy splněny. Rozumí se, že si příslušný úřad vyhrazuje právo pozastavit, změnit nebo zrušit platnost oprávnění organizace k řízení zachování letové způsobilosti podle M.A. Hlavy G, jestliže má příslušný úřad důkaz o tom, že postupy nejsou splněny a normy nejsou prosazovány.

V případě obchodní letecké dopravy by pozastavení nebo zrušení schváleného oprávnění k řízení zachování letové způsobilosti podle Části-M Hlavy G zrušilo platnost Osvědčení leteckého provozovatele (AOC).

0.2. Všeobecné informace

a) Stručný popis organizace

(Tento odstavec by měl zhruba popsat jak je celá organizace [tj. včetně provozovatele v případě obchodní letecké dopravy nebo organizace pokud je držitelem dalších oprávnění] uspořádána pod řízením/vedením odpovědného vedoucího, měl by se odvolávat na organizační schéma z odstavce 0.4)

b) vztah s ostatními organizacemi

(Tento odstavec nemusí být použitelný na každou organizaci.)

(1) Dceřiné společnosti/mateřská společnost

(Z důvodu srozumitelnosti, v případě, že organizace patří do skupiny, by tento odstavec měl vysvětlit určitý vztah, který může mít organizace s ostatními členy této skupiny – např. vztahy mezi Joe Bloggs Airlines, Joe Bloggs Finance, Joe Bloggs Leasing, Joe Bloggs Maintenance, atd.)

(2) Konsorcia

(V případě, že organizace patří do konsorcia, mělo by to zde být určeno. Ostatní členové konsorcia by měli být stanoveni, stejně jako rozsah organizace konsorcia [např. provoz, údržba, projektování (modifikace a opravy), výroba, atd.]. Důvodem pro toto stanovení je, že konsorcium k údržbě může být řízeno prostřednictvím specifických smluv a politiky konsorcia a/nebo postupy příruček by mohly nezáměrně potlačit smlouvy na údržbu. Kromě toho, vzhledem k mezinárodním konsorciím, by měly být brány v úvahu vlastní příslušné úřady a měl by být jasně stanoven jejich souhlas se smlouvou. Tento odstavec by se měl potom odkázat na jakoukoliv související příručku zachování letové způsobilosti konsorcia nebo postup a na jakoukoliv dohodu příslušného úřadu, která by platila.)

c) Řízené letadlo – Složení letadlového parku

(Tento odstavec by měl uvést typy letadel a počet letadel od každého typu. Následující je poskytnuto jako příklad :)

Organizace řídí, od 3. července 2003, následující:

- . 3 B737-300
- . 3 B737-400
- . 1 A 320-200
- . 14 F27 (MK500), atd.

Pro obchodní leteckou dopravu je odkaz na složení letadlového parku s poznávacími značkami letadel stanoven platným AOC Joe Bloggs Airlines (a nebo kde je např. v Provozní příručce, dohodou příslušného úřadu)

(V závislosti na počtu letadel, může být tento odstavec aktualizován následovně:

- 1) odstavec je aktualizován pokaždé, když je letadlo vyjmuté nebo přidáno na seznam
- 2) odstavec je aktualizován pokaždé, když je typ letadla nebo významný počet letadel vyjmuté nebo přidán na seznam. V tomto případě by měl odstavec vysvětlit, kde je platný seznam řízených letadel dostupný pro konzultaci)

d) Typ provozu

(Tento odstavec by měl poskytnout všeobecnou informaci o typu provozu, jako například: obchodní, letecké práce, neobchodní, na velké dopravní vzdálenosti/krátké dopravní vzdálenosti/regionální, pravidelný/nepravidelný (charterový), přelétávání regionů/států/kontinentů, atd.)

0.3. Pracovníci vedení

a) Odpovědný vedoucí

(Tento odstavec by měl určit povinnosti a odpovědnosti odpovědného vedoucího, pokud se týkají Části-M Hlavy G a prokázat, že má statutární pravomoc k zajištění, že veškeré činnosti zachování letové způsobilosti mohou být financovány a prováděny na požadovanou úroveň.)

b) Jmenovaný vedoucí pracovník pro zachování letové způsobilosti (pro obchodní leteckou dopravu)

(Tento odstavec by měl:

-Zdůraznit, že jmenovaný vedoucí pracovník pro zachování letové způsobilosti je odpovědný za zajištění, že veškerá údržba je provedena včas podle schválené normy.

-Popsat rozsah jeho pravomocí, které se týkají jeho odpovědnosti za zachování letové způsobilosti podle Části-M.

Tento odstavec není nutný pro organizace, které nejsou držitelem AOC)

c) Koordinace zachování letové způsobilosti

(Tento odstavec by měl vyjmenovat pracovní funkce, které utvoří „skupina osob“, jak požaduje dostatečně podrobně ustanovení M.A.706(c), aby se prokázalo, že veškeré odpovědnosti za zachování letové způsobilosti, popsané v Části-M jsou pokryty osobami, které tvoří tuto skupinu. V případě malých provozovatelů, kde Jmenovaný vedoucí pracovník pro zachování letové způsobilosti stanoví sebe za „skupinu osob“, může být tento odstavec spojen s předchozím.)

d) Povinnosti a odpovědnosti

(Tento odstavec by měl dále rozvinout povinnosti a odpovědnosti:

-personálu uvedeném v odstavci c) : „Koordinace zachování letové způsobilosti“,
 -vedoucího jakosti, pokud jde o sledování jakosti systému údržby [který zahrnuje organizaci(e) oprávněné k údržbě])

e) Zdroje pracovních sil a politika výcviku

(1) Zdroje pracovních sil

(Tento odstavec by měl poskytnout všeobecné tabulky k objasnění toho, jaký je dostatečný počet lidí, kteří se věnují provádění schválené činnosti k zachování letové způsobilosti. Není nutné poskytovat přesný počet zaměstnanců celé společnosti, ale pouze počet těch, kteří jsou zapojeni do zachování letové způsobilosti. Toto by mohlo být předloženo následovně:)

Dnem 28. listopadu 2003 je počet zaměstnanců, který je zapojen v systému řízení zachování letové způsobilosti následující:

	Plný úvazek	Částečný úvazek rovnocenný plnému
Sledování jakosti	AA	aa = AA'
Řízení zachování letové způsobilosti	BB	bb = BB'
(Podrobná informace o vedoucí skupině osob)	BB1	bb1 = BB1'
	BB2	bb2 = BB2'
Ostatní	CC	cc = CC'
Celkem	TT	tt = TT'
Celkem pracovních hodin	TT + TT'	

(POZNÁMKA: Podle velikosti a složitosti organizace, může být tato tabulka dále rozvinuta nebo zjednodušena)

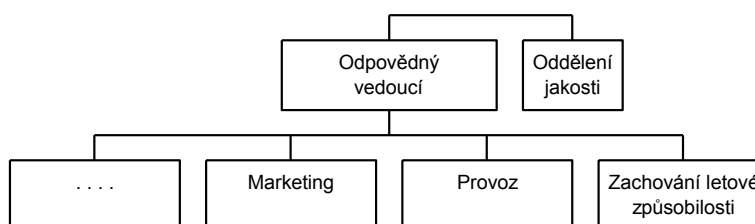
(2) Politika výcviku

(Tento odstavec by měl prokázat, že normy pro výcvik a kvalifikaci pro personál uvedený výše odpovídají velikosti a složitosti organizace. Měl by také vysvětlit, jak je posuzována potřeba opakovacího výcviku a jak je prováděno zaznamenávání výcviku a kontrola.)

0.4. Funkční schéma vedení.

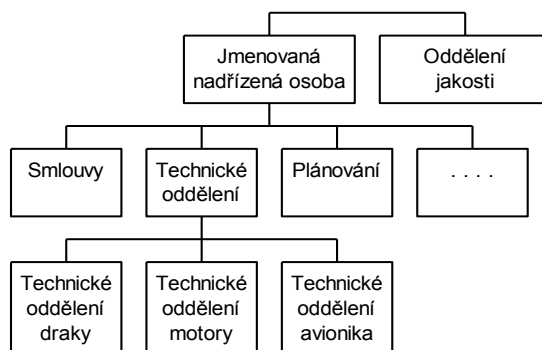
a) Všeobecné organizační schéma

Toto blokové schéma by mělo poskytnout úplné porozumění celé organizace společnosti. Například v případě držitele AOC:



b) Schéma organizace řízení zachování letové způsobilosti

Toto blokové schéma by mělo poskytnout podrobnosti o Systému řízení zachování letové způsobilosti a mělo by jasně ukázat nezávislost systému sledování jakosti, včetně vazeb mezi oddělením zabezpečování jakosti a ostatními odděleními (viz příklad níže). Toto blokové schéma může být kombinováno s výše uvedeným nebo se dále členit, je-li to nutné, na základě velikosti a složitosti organizace. Například v případě držitele AOC:



0.5. Postup oznamování změn příslušnému úřadu, týkající se činnosti/oprávnění/sídla organizace/personálu organizace.

(Tento odstavec by měl vysvětlit, při kterých událostech by měla společnost informovat příslušný úřad před začleněním navrhovaných změn; například:

Odpovědný vedoucí (nebo jakákoliv pověřená osoba, například technický ředitel nebo vedoucí jakosti) oznámí příslušnému úřadu jakékoliv změny týkající se:

- (1) názvu společnosti a sídla(sídel)*
- (2) skupiny osob, specifikované v odstavci 0.3 c)*
- (3) provozu, postupů a technických opatření, pokud mohou ovlivnit oprávnění.*

Organizace/zástupce organizace nezačlení takové změny pokud nebyly posouzeny a schváleny příslušným úřadem.)

0.6. Postupy změn výkladu.

(Tento odstavec by měl vysvětlit kdo je odpovědný za změnu výkladu a její předložení příslušnému úřadu ke schválení. Toto může zahrnovat, jestliže je odsouhlasena příslušným úřadem, možnost pro oprávněnou organizaci schválit interně méně významné změny, které nemají žádný dopad na držené oprávnění. Odstavec by měl poté specifikovat jaký typ změn je považován za méně významné a významné a jaké jsou postupy schvalování pro oba případy.)

ČÁST 1 POSTUPY ŘÍZENÍ ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

1.1. Využitelnost technického deníku letadla a uplatňování MEL – Seznamu minimálního vybavení

nebo

1.1. Využitelnost systému záznamů zachování letové způsobilosti

a) Technický deník letadla a/nebo systém záznamů údržby

(1) Všeobecně

(Může být užitečné připomenout v tomto úvodním odstavci účel systému technického deníku letadla a/nebo systému záznamů zachování letové způsobilosti se zvláštní pozorností na možnosti ustanovení M.A.305 a M.A.306. Pro tento účel mohou být ustanovení M.A.305 a M.A.306 citována nebo dále vysvětlena.)

(2) Pokyny pro používání

(Tento odstavec by měl poskytnout pokyny pro používání technického deníku letadla a/nebo systému záznamů zachování letové způsobilosti. Měl by vyžadovat příslušné odpovědnosti personálu údržby a provozní posádky. Vzory technického deníku letadla a/nebo systému záznamů zachování letové způsobilosti by měly být zahrnuty v Části 5 „Dodatky“, aby poskytly dostatečně podrobné pokyny.)

(3) Schválení technického deníku letadla (pro obchodní leteckou dopravu)

(Tento odstavec by měl vysvětlit, kdo je odpovědný za předložení jakékoliv pozdější změny technického deníku letadla příslušnému úřadu ke schválení a jaký má být následný postup)

b) Použití seznamu minimálního vybavení (MEL)

(Ačkoli je MEL dokument, který není obvykle řízen systémem řízení zachování letové způsobilosti, rozhodnutí jako takové, jestli je nebo není přijatelná tolerance MEL, zůstává obvykle na odpovědnosti provozní posádky, tento odstavec by měl dostatečně podrobně vysvětlit postup použití MEL, protože MEL je nástroj, se kterým by měl být personál zapojený v údržbě dobře obeznámen, aby se zajistila řádná a účinná komunikace s posádkou v případě odložení opravy závady.)

(Tento odstavec neplatí pro ty typy letadel, které nemají MEL nebo se nepoužívají pro obchodní leteckou dopravu a nebo není požadováno, aby ho měly.)

(1) Všeobecně

(Tento odstavec by měl obecně popsat co je dokument MEL. Informace by mohla být získána z letové příručky letadla.)

(2) Kategorie MEL

(V případě, že vlastník/provozovatel používá klasifikační systém, který ukládá časové omezení na nápravu takových závad, mělo by být vysvětleno, jaké jsou všeobecné zásady takového systému. Je nezbytné, aby byl s tímto seznámen personál zapojený v údržbě z hlediska řízení odloženého odstranění závad vzhledem k MEL.)

(3) Použití

(Tento odstavec by měl vysvětlit, jak personál údržby určí posádce omezení MEL. Toto by se mělo popsat v postupech technického deníku)

(4) Souhlas posádky (pro obchodní leteckou dopravu)

(Tento odstavec by měl vysvětlit, jak posádka oznámí svůj souhlas nebo nesouhlas s odkladem podle MEL v technickém deníku)

(5) Řízení provozních lhůt podle MEL

(Po tom, co jsou posádkou schválena technická omezení, musí být závada odstraněna v rámci provozních lhůt, které určuje MEL. Měl by být systém k zajištění, že závada bude opravdu odstraněna před touto lhůtou. Tímto systémem by mohl být technický deník letadla, pro ty [malé] provozovatele, kteří ho používají jako plánovací dokument, nebo specifický kontrolní systém v ostatních případech, kde je řízení provozních lhůt údržby zajištěno jinými způsoby, jako třeba systémy plánování zpracování údajů.)

(6) Překročení provozních lhůt podle MEL

(Příslušný úřad může uznat vlastníkovi/provozovateli překročení provozních lhůt podle MEL za přesně stanovených podmínek. Pokud je to přijatelné, měl by tento odstavec popsat zvláštní povinnosti a odpovědnosti za řízení těchto prodloužení.)

1.2. Programy údržby letadla – zpracování a změna**a) Všeobecně**

(Tento úvodní odstavec by měl připomenout, že účelem programu údržby je poskytovat pokyny pro plánování údržby nezbytné pro bezpečný provoz letadla)

b) Obsah

(Tento odstavec by měl vysvětlit jaká(é) je(jsou) struktura(y) programu(ů) údržby letadla společnosti. Dodatek I k AMC M.A.302(a) a M.B.301(d) by měl být použit jako návod ke zpracování tohoto odstavce.)

c) Zpracování**(1) Zdroje**

(Tento odstavec by měl vysvětlit, jaké byly použity zdroje pro zpracování programu údržby letadla [MRB – zpráva Výboru pro přezkoumání údržby, MPD – Dokument pro plánování údržby, příručka údržby, atd.]

(2) Odpovědnosti

(Tento odstavec by měl vysvětlit, kdo je odpovědný za zpracování programu údržby letadla)

(3) Změny příručky

(Tento odstavec by měl prokázat, že existuje systém pro zajištění zachování platnosti programu údržby letadla. Zejména by měl ukázat, jak je jakákoliv příslušná informace použita k aktualizaci programu údržby letadel. Ta by měla zahrnovat, je-li to použitelné, přezkoumání zprávy MRB, výsledky modifikací, doporučení výrobců a příslušného úřadu, provozní zkušenosti a zprávy spolehlivosti.)

(4) Schválení úřadu

(Tento odstavec by měl vysvětlit, kdo je odpovědný za předložení programu údržby příslušnému úřadu a jaký je následný postup. Toto by se mělo zejména zaměřit na vydání schválení příslušného úřadu pro odchylky vůči lhůtám údržby. Toto může zahrnovat pro oprávněnou organizaci možnost, jestliže příslušný úřad souhlasí, schválit interně určité změny. Odstavec by měl poté stanovit, jakých změn se to týká a jaké jsou schvalovací postupy.)

1.3. Časové záznamy a záznamy zachování letové způsobilosti, odpovědnosti, uchování, přístup.

a) Zaznamenávání letových hodin a počtu letů

(Zaznamenávání letových hodin a počtu letů je nezbytné pro plánování úkolů údržby. Tento odstavec by měl vysvětlit, jaký má organizace k řízení zachování letové způsobilosti přístup k platné informaci o letových hodinách a počtech letů a jak je v rámci organizace zpracovávána.)

b) Záznamy

(Tento odstavec by měl podrobně uvést typ dokumentů společnosti, pro které je požadováno, aby byly zaznamenány a jaké jsou požadavky na dobu zaznamenávání pro každý z nich. Toto může být zajištěno tabulkou nebo skupinou tabulek, které by obsahovaly následující:

- *Druh dokumentu (jestliže je to nezbytné),*
- *Název dokumentu,*
- *Období pro uchovávání,*
- *Osobu odpovědnou za uchovávání,*
- *Místo uchovávání.)*

c) Ochrana záznamů

(Tento odstavec by měl vysvětlit prostředky, které poskytují ochranu proti ohni, povodním, atd., stejně jako specifické postupy uvedené v praxi, které zaručí, že záznamy nebudou upraveny během období uchovávání [zvláště pro počítačový záznam].)

d) Převod záznamů zachování letové způsobilosti

(Tento odstavec by měl vysvětlit postup pro převádění záznamů v případě nákupu/nájmu, prodeje/pronájmu a převodu letadla jiné organizaci. Zejména by měl specifikovat, které záznamy mají být převedeny a kdo je odpovědný za koordinaci [jestliže je to nezbytné] převodu.)

1.4. Provedení a řízení příkazů k zachování letové způsobilosti.

(Tento odstavec by měl prokázat, že existuje komplexní systém pro řízení příkazů k zachování letové způsobilosti. Tento odstavec může například zahrnovat následující pododstavce:)

a) Informace o příkazu k zachování letové způsobilosti (AD)

(Tento odstavec by měl vysvětlit, jaké jsou zdroje informací o AD a kdo je obdržel ve společnosti. Kde je to použitelné, mohou se hodit nadbytečné zdroje [například agentura+příslušný úřad+výrobce nebo asociace].)

b) Rozhodnutí o příkazu k zachování letové způsobilosti

(Tento odstavec by měl vysvětlit, jak a kým je proveden rozbor informací o AD a jaký druh informací je poskytnut smluvním organizacím k údržbě, aby se naplánoval a provedl příkaz k zachování letové způsobilosti. Měl by, je-li to nezbytné, obsahovat specifický postup pro řízení nouzového příkazu k zachování letové způsobilosti.)

c) Řízení příkazu k zachování letové způsobilosti

(Tento odstavec by měl specifikovat způsob řízení k zajištění, že veškeré použitelné příkazy k zachování letové způsobilosti jsou provedeny a včas. Měl by obsahovat systém uzavřeného cyklu, který dovoluje ověření toho, že pro každý nový nebo upravený příkaz k zachování letové způsobilosti a pro každé letadlo:

- *AD není použitelný nebo,*
- *jestliže je AD použitelný:*
 - *AD ještě není proveden, ale provozní lhůta není překročena,*
 - *AD je proveden, a jsou určeny a provedeny jakékoliv opakující se prohlídky.*

Toto může být průběžný proces nebo může být založen na plánovaných kontrolách.)

1.5. Rozbor účinnosti programu údržby

(Tento odstavec by měl ukázat, jaké jsou používány nástroje pro rozbor účinnosti programu údržby, takové jako:

- PIREPS,
- návraty z trati,
- náhradní spotřeba,
- opakující se technická událost a závada,
- odborný rozbor odložení (prostřednictvím statistických údajů, jestliže je to důležité),
- odborný rozbor incidentů (prostřednictvím statistických údajů, jestliže je to důležité),
- atd. ...

Odstavec by měl také naznačit kým a jak jsou prováděny rozborů údajů, co je rozhodovací proces pro přijetí opatření a jaký druh opatření by mohl být přijat. Toto může zahrnovat:

- změnu programu údržby,
- změnu postupů údržby nebo provozních postupů,
- atd.)

1.6. Politika začleňování nepovinných modifikací

(Tento odstavec by měl specifikovat jak jsou organizací zpracovávány informace o nepovinných modifikacích, kdo je odpovědný za jejich posudek ve vztahu k vlastním potřebám provozovatele/vlastníka a provozním zkušenostem, jaké jsou hlavní kritéria pro rozhodnutí a kdo přijme rozhodnutí o začlenění [nebo nezačlenění] nepovinné modifikace.)

1.7. Hlavní modifikační normy²

(Tento odstavec by měl vysvětlit postup pro posouzení schváleného stavu jakékoliv hlavní modifikace před začleněním. Toto bude zahrnovat posouzení potřeby Agentury nebo oprávnění organizace k projektování. Měl by také určit typ požadovaného oprávnění, a postup následující pro schválení modifikace Agenturou nebo projekční organizací.)

1.8. Hlášení závady

a) Rozbor

(Tento odstavec by měl vysvětlit, jak jsou hlášení závady poskytované smluvními organizacemi k údržbě zpracovány organizací k řízení zachování letové způsobilosti. Rozbor by měl být proveden, aby poskytl části činností, jako jsou rozvoj programu údržby a postup začleňování nezávazných modifikací.)

b) Spolupráce s výrobcem a regulačními úřady

(V případě, že hlášení závady ukazuje, že se taková závada pravděpodobně vyskytuje na dalším letadle, měla by být stanovena spolupráce s výrobcem a příslušným úřadem pro certifikaci, aby mohli všichni přijmout nezbytné opatření.)

c) Postup pro odložení závady

(Závady, jako jsou praskliny a závada konstrukce, nejsou určeny v Seznamu minimálního vybavení a Seznamu povolených odchylek na draku. Nicméně může být v určitých případech nezbytné odložit opravu závady. Tento odstavec by měl stanovit postup, který má být následován, aby bylo zaručeno, že odložení jakékoliv závady nepovede k dotčení bezpečnosti. Toto zahrnuje příslušnou spolupráci s výrobcem.)

² Poznámka překladatele: název odstavce (Major repair modification standards) neodpovídá v originále názvu z výše uvedeného obsahu (Major modification standards). V českém znění byl použit český ekvivalent názvu z obsahu uvedeného příkladu Výkladu.

1.9. Odborná činnost

(Kde je to použitelné, měl by tento odstavec ukázat rozsah odborných činností organizace z hlediska oprávnění pro modifikaci a opravy. Měl by vysvětlit postup pro zpracování a předložení návrhu modifikace/opravy Agentuře ke schválení a obsahovat odkaz na podpůrnou dokumentaci a používané formuláře. Měl by určit osobu odpovědnou za přijetí návrhu před předložením Agentuře nebo příslušnému úřadu.)

V případě, že je organizace oprávněná k projektování podle Části-21, mělo by to zde být uvedeno a měly by být zmíněny též související příručky.)

1.10. Programy spolehlivosti

(Tento odstavec by měl vhodně vysvětlit řízení programu spolehlivosti. Měl by alespoň určit následující:

- význam a rozsah programů spolehlivosti provozovatele,
- zvláštní organizační strukturu, povinnosti a odpovědnosti,
- stanovení údajů spolehlivosti,
- rozboru údajů spolehlivosti,
- systém nápravných opatření (změna programu údržby)
- plánované kontroly (schůzky spolehlivosti, účast příslušného úřadu.)

(Tento odstavec může být, jeli-to nezbytné, dále rozdělen následovně:)

- a) Drak letadla
- b) Pohon
- c) Letadlový celek

1.11. Předletové prohlídky

(Tento odstavec by měl ukázat, jak je rozsah a vymezení předletové prohlídky, která je obvykle prováděna provozní posádkou, udržován v souladu s rozsahem údržby, která je prováděna smluvní organizací k údržbě. Měl by ukázat, jak jsou rozvoj obsahu předletových prohlídek a program údržby souběžné, pokud je-li to nezbytné.)

(Následující odstavce jsou zřejmé. Ačkoliv tyto činnosti nejsou běžně prováděny personálem zachování letové způsobilosti, byly sem tyto odstavce vloženy, aby se zajistilo, že související postupy jsou v souladu s postupy činnosti zachování letové způsobilosti.)

- a) Příprava letadla k letu
- b) Činnost pozemní obsluhy letadla, na kterou je uzavřena subdodavatelská smlouva
- c) Bezpečné nakládání nákladu a zavazadel
- d) Řízení dodávky paliva, Množství/Jakost
- e) Kontrola znečištění sněhem, ledem, [zbytky po činnostech při odmrazování nebo po ochraně proti námraze a znečištění] prachem a pískem podle schválené normy

1.12. Vážení letadla

(Tento odstavec by měl určit při kterých událostech má být letadlo váženo [pro situaci po hlavní modifikaci, vzhledem k provozním požadavkům na hmotnost a vyvážení, atd.], kdo tuto činnost provádí, podle jakého postupu, kdo vypočítává novou hmotnost a vyvážení a jak je výsledek zpracovaný v rámci organizace.)

1.13. Postupy letové kontroly

(Kritéria pro provádění letové kontroly jsou obvykle obsaženy v programu údržby letadla. Tento odstavec by měl vysvětlit, jak je stanoven postup letové kontroly, aby splnil svůj plánovaný účel [například po velké kontrole údržby, po zástavbě sejmutého motoru nebo systému řízení letu, atd.] a uvolňující postupy pro oprávnění takové letové kontroly.)

ČÁST 2 SYSTÉM JAKOSTI

2.1. Politika jakosti pro zachování letové způsobilosti, plán a postup auditů

a) Politika jakosti pro zachování letové způsobilosti

(Tento odstavec by měl obsahovat oficiální vyhlášení politiky jakosti; to je závazek, kterého zamýšlí politika jakosti dosáhnout. Měl by obsahovat minimálně sledování vyhovění Části-M a jakýmkoliv doplňkovým normám, které jsou specifikovány organizací.)

b) Plán jakosti

(Tento odstavec by měl ukázat jak je stanoven plán jakosti. Plán jakosti se bude sestávat z auditu jakosti a plánu namátkových kontrol, které by měly pokrýt veškeré oblasti specifikované v Části-M v konkrétním časovém období. Nicméně, plánovaný proces by měl být také dynamický a měl by dovolit specifické hodnocení, když jsou určeny směry vývoje a zájmy. V případě uzavírání subdodavatelských smluv by se měl tento odstavec také zaměřit na plánování auditů subdodavatelů ve stejné četnosti jako ve zbytku organizace.)

c) Postup auditu jakosti

(Audit jakosti je klíčová součást systému jakosti. Proto by postup auditu jakosti měl dostatečně podrobně stanovit veškeré kroky auditu od přípravy až po závěr, ukázat úpravu zprávy z auditu, např. odkazem na odstavec 5.1 „vzory dokumentů“, a vysvětlit pravidla pro rozdělování zpráv z auditů v organizaci např. zapojení Vedoucího jakosti, Odpovědného vedoucího, Jmenované nadřízené osoby, atd..)

d) Postup nápravné činnosti po auditu jakosti

(Tento odstavec by měl vysvětlit, jaký systém je vhodné předložit, aby se zajistilo, že nápravné činnosti jsou začleněny včas a že výsledek nápravného opatření splňuje zamýšlený účel. V případě, že je tento systém založen na pravidelných přezkoumáních nápravných opatření, měly by být dány pokyny, jak mají být taková přezkoumání prováděna a jak by měla být hodnocena.)

2.2. Sledování činností řízení zachování letové způsobilosti

(Tento odstavec by měl vysvětlit postup pro pravidelné přezkoumání činností pracovníků vedení údržby a to, jak plní své odpovědnosti, definované v Části 0.)

2.3. Sledování účinnosti programu(ů) údržby

(Tento odstavec by měl vysvětlit postup pro pravidelnou kontrolu toho, že je opravdu prováděn rozbor účinnosti programu údržby, jak definuje Část 1.)

2.4. Sledování, že veškerá údržba je provedena schválenou organizací k údržbě.

(Tento odstavec by měl vysvětlit postup pro pravidelnou kontrolu toho, že oprávnění smluvních organizací k údržbě přísluší údržbě, která má být provedena na provozovatelově letadlovém parku. Může zahrnovat informace zpětné vazby od jakékoliv smluvní organizace v rámci jakékoliv současné nebo uvažované změny, aby se zajistilo, že systém údržby zůstává platný a aby se předešlo jakékoliv nezbytné změně v dohodách o údržbě.)

Jestliže je to nezbytné, postup může být dále rozdělen následovně:

- a) Údržba letadla
- b) Motory
- c) Letadlové celky)

2.5. Sledování, že veškerá smluvní údržba je provedena v souladu se smlouvou, včetně subdodavatelů, kteří jsou používány smluvní organizací k údržbě.

(Tento odstavec by měl vysvětlit postup pro pravidelnou kontrolu, kdy se personál řízení zachování letové způsobilosti přesvědčí, že veškerá údržba je prováděna v souladu se smlouvou. Může zahrnovat postup k zajištění, že systém dovoluje veškerému personálu, který je zapojen ve smlouvě [včetně dodavatelů a jejich subdodavatelů], aby byl dobře obeznámen s podmínkami smlouvy a že v případě jakékoliv změny smlouvy, budou rozeslány příslušné informace v organizaci a dodavateli.)

2.6. Personál pro provádění auditů jakosti

(Tento odstavec by měl stanovit požadovaný výcvik a kvalifikační požadavky na auditory. V případě, že osoby pracují jako auditor na částečný úvazek, mělo by být zdůrazněno, že tato osoba nesmí být přímo zapojena v činnosti auditů.)

ČÁST 3 SMLUVNÍ ÚDRŽBA

3.1. Postup výběru dodavatele údržby

(Tento odstavec by měl vysvětlit, jak je organizací k řízení zachování letové způsobilosti vybírán dodavatel údržby. Výběr by se neměl omezovat pouze na ověření, jestli je dodavatel příslušně oprávněn pro typ letadla, ale také, jestli má dodavatel pracovní kapacitu pro provádění požadované údržby. Tento postup výběru by měl nejlépe zahrnovat proces přezkoumání smlouvy, aby se zajistilo to, že:

- smlouva je úplná a že nadále neexistuje žádný rozpor nebo nejasnost,
- každý kdo je zapojený ve smlouvě [jak v řízení zachování letové způsobilosti, tak ve smluvní údržbě] souhlasí s podmínkami smlouvy a zcela pochopil své odpovědnosti.
- funkční odpovědnosti všech stran jsou jasně určeny.
- je podepsána vlastníkem/nájemcem letadla v případě neobchodní letecké dopravy.

V případě neobchodní letecké dopravy, by měla být tato činnost zanesena ve smlouvě s vlastníkem.)

3.2. Audit jakosti letadla

(Tento odstavec by měl vysvětlit postup, je-li prováděn audit jakosti letadla. Měl by vysvětlit odchylky mezi kontrolou letové způsobilosti a auditem jakosti. Tento postup může zahrnovat:

- vyhovění schváleným postupům;
- smluvní údržba je prováděna v souladu se smlouvou;
- zachování vyhovění Části-M.)

ČÁST 4 POSTUPY KONTROLY LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

4.1. Personál kontroly letové způsobilosti

(Tento odstavec by měl stanovit pracovní postupy pro hodnocení personálu kontroly letové způsobilosti. Hodnocení se zaměřuje na praxi, kvalifikaci, výcvik, atd. Měl by být stanoven popis týkající se vydání oprávnění pro personál kontroly letové způsobilosti a jak jsou uchovány a udržovány záznamy.)

4.2. Kontrola záznamů letadla

(Tento odstavec by měl podrobně popsat záznamy letadla, které jsou požadovány a mají být kontrolovány během kontroly letové způsobilosti. Měla by být popsána úroveň podrobností, které je třeba, aby byly kontrolovány, a počet záznamů, které je potřeba prohlédnout během namátkové kontroly.)

4.3. Fyzický posudek

(Tento odstavec by měl popsat, jak je potřeba provést fyzický posudek. Měl by vyjmenovat položky, které je potřeba přezkoumat, fyzické části/oblasti letadla, které mají být prohlédnuty, které dokumenty na palubě letadla je potřeba kontrolovat, atd.)

4.4. Doplnkové postupy pro doporučení příslušnému úřadu pro dovoz letadel

(Tento odstavec by měl popsat doplnkové úkoly vztahující se k doporučení pro vydání Osvědčení kontroly letové způsobilosti (ARC) v případě dovozu letadel. Měl by zahrnovat: komunikaci s příslušným úřadem zápisu do rejstříku, doplnkové položky, které mají být zkontrolovány během kontroly letové způsobilosti letadla, specifikace údržby, která je požadována, aby byla provedena, atd.)

4.5. Doporučení příslušnému úřadu pro vydání Osvědčení kontroly letové způsobilosti (ARC)

(Tento odstavec by měl určit postupy komunikace s příslušnými úřady v případě doporučení pro vydání Osvědčení kontroly letové způsobilosti (ARC). Kromě toho by měl být popsán obsah doporučení.)

4.6. Vydání ARC

(Tento odstavec by měl vysvětlit postupy pro vydávání ARC. Měl by určit uchovávání záznamů, rozdělení kopii ARC, atd. Tento postup by měl zajistit, že ARC bude vydáno pouze po řádně provedené kontrole letové způsobilosti.)

4.7. Záznamy kontroly letové způsobilosti, odpovědnosti, uchovávání a přístup

(Tento odstavec by měl popsat, jak mají být uchovány záznamy, lhůty pro uchovávání záznamů, místo kde mají být záznamy skladovány, přístup k záznamům a odpovědnosti.)

ČÁST 4B POSTUPY PRO VYDÁNÍ POVOLENÍ K LETU

4B.1 Shoda se schválenými letovými podmínkami

(Postup by měl určit jak je stanovena, dokumentována a oprávněnou osobou potvrzena shoda se schválenými letovými podmínkami.)

4B.2 Vydání povolení k letu podle práv CAMO

(Postup by měl popsat proces vyplnění formuláře 20b EASA (viz Dodatek IV k Části-21) a jak je stanoveno vyhovění bodům 21A.711 (d) a (e) před podepsáním povolení k letu. Měl by také popsat jak organizace zajišťuje vyhovění bodu 21A.711 (g) pro zrušení povolení k letu.)

4B.3 Osoby oprávněné podepisovat povolení k letu

(V postupu nebo ve vhodném dokumentu propojeném s CAME by měla být stanovena totožnost osoby(osob) (jméno, podpis a rozsah práv) oprávněné(oprávněných) k podepisování povolení k letu podle práv stanovených v ust. M.A.711 (c).)

4B.4 Spolupráce s místním leteckým úřadem

(Postup by měl obsahovat opatření popisující komunikaci s místním leteckým úřadem z důvodu letového povolení a dodržování místních požadavků, které jsou mimo rozsah podmínek stanovených v bodu 21A.708 (b) (viz Část 21A.711 (e)).)

4B.5 Záznamy související s povolením k letu, odpovědnosti, uchovávání a přístup

(Tento odstavec by měl popisat, jak jsou uchovávány záznamy, doby uchovávání záznamů, místo kde jsou záznamy uchovávány, přístup k záznamům a odpovědnosti.)

ČÁST 5 DODATKY

5.1. Vzory dokumentů

(Samo vysvětlující odstavec)

5.2. Seznam personálu kontroly letové způsobilosti.

(Samo vysvětlující odstavec)

5.3. Seznam subdodavatelů podle AMC M.A.201(h) 1 a M.A.711(a) 3.

(Samo vysvětlující odstavec, navíc by měl vyložit, že seznam bude pravidelně přezkoumáván)

5.4. Seznam smluvních organizací oprávněných k údržbě.

(Samo vysvětlující odstavec, navíc by měl vyložit, že seznam bude pravidelně přezkoumáván)

5.5. Kopie smluv na práci pro kterou je uzavřena subdodavatelská smlouva (Dodatek II k AMC M.A.201(h) 1).

(Samo vysvětlující odstavec)

5.6. Kopie smluv uzavřených s organizacemi oprávněnými k údržbě.

(Samo vysvětlující odstavec)

[Rozhodnutí č. 2010/006/R, 07. 09. 2010]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Dodatek VI k AMC M.B.602(f) Formulář 6F EASA

M.A. SUBPART F APPROVAL RECOMMENDATION REPORT EASA FORM 6F

DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRÁVNĚNÍ PODLE M.A. HLAVY F FORMULÁŘ 6F EASA

Part 1: General / Část 1: Všeobecně

Name of organisation / Název organizace:

Approval reference / Číslo oprávnění:

Requested approval rating/ Požadovaná kvalifikace pro oprávnění
Form 3 dated* / Formulář 3* ze dne :

Other approvals held (If app.) / Další držená oprávnění (je-li to použitelné)

Address of facility audited / Adresa provozních prostor, kde má probíhat audit:

Audit period / Doba auditu: from / od: to / do:

Date(s) of audit(s) / Datum(y) auditu(ů):

Audit reference(s) / Číslo(a) auditu:

Persons interviewed / Dotazované osoby:

Competent authority surveyor /
Inspektor příslušného úřadu:

Signature(s) / Podpis(y):

.....
.....
.....
.....
.....Competent authority office:
Úřadovna příslušného úřadu:Date of Form 6F part 1 completion:
Datum vyplnění Části 1 formuláře 6F:

*delete where applicable

*nehodící se škrtněte

M.A. SUBPART F APPROVAL RECOMMENDATION REPORT		EASA FORM 6F
DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRÁVNĚNÍ PODLE M.A. HLAVY F		FORMULÁŘ 6F EASA
Part 2: M.A. Subpart F Compliance Audit Review		
<p>The five columns may be [labeled and] used as necessary to record the approval product line or facility, including subcontractor's, reviewed. Against each column used of the following M.A. Subpart F sub-paragraphs please either tick (✓) the box if satisfied with compliance or cross (X) the box if not satisfied with compliance and specify the referenc of the Part 4 finding next to the box or enter N/A where an item is not applicable, or N/R when applicable but not reviewed.</p>		
Část 2: Kontrolní audit vyhovění M.A. Hlavě F		
<p>Může být označeno a použito 5 sloupců, je-li to nezbytné, k zaznamenání schválené kontroly skupiny příbuzných produktů nebo zařízení, včetně subdodavatelských. V každém použitém sloupci z následujících pododstavců M.A. Hlavy F prosím označte políčko buď odškrtnutím (✓), jestliže jste přesvědčeni o vyhovění, nebo označte políčko křížkem (X), jestliže o vyhovění přesvědčení nejste a uveďte vedle políčka odkaz na nález podle Části 4 nebo запиšte N/A (není použitelná) v případě, že položka není použitelná, nebo N/R (není přezkoumána) v případě, že položka je použitelná, ale není přezkoumána.</p>		
Para/Odstavec	Subject //Předmět	
M.A.603	Extent of approval/ Rozsah oprávnění	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
M.A.604	[Maintenance Organisation Manual (See Part 3) / Příručka organizace údržby (Viz Část 3)]	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
M.A.605	Facilities / Provozní prostory	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
M.A.606	Personnel requirements / Požadavky na personál	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
M.A.607	Certifying staff / Osvědčující personál	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
M.A.608	[Components, equipment and tools / Letadlové celky, vybavení a nářadí]	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
M.A.609	Maintenance data / Údaje pro údržbu	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
M.A.610	Maintenance work orders / Zakázky údržby	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
M.A.611	Maintenance standards / Normy údržby	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
M.A.612	Aircraft [certificate of release to service] / Osvědčení o uvolnění do provozu letadla	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
M.A.613	Component [certificate of release to service] / Osvědčení o uvolnění do provozu letadlového celku	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
M.A.614	[Maintenance records / Záznamy údržby]	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
M.A.615	Privileges of the organisation / Práva organizace	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
M.A.616	Organsational review / Kontrola organizace	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
M.A.617	[Changes to the approved maintenance organisation / Změny organizace oprávněné k údržbě]	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
[M.A.619]	[Findings / Nálezy]	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Competent authority surveyor / Inspektor příslušného úřadu:		Signature(s) / Podpis(y):
Competent authority office: Úřadovna příslušného úřadu:		Date of Form 6F part 2 completion: Datum vyplnění Části 2 formuláře 6F:

M.A. SUBPART F APPROVAL RECOMMENDATION REPORT		EASA FORM 6F																																																									
DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRÁVNĚNÍ PODLE M.A. HLAVY F		FORMULÁŘ 6F EASA																																																									
<p>PART 3: Compliance with M.A. Subpart F maintenance organisation manual (MOM) Please either tick (✓) the box if satisfied with compliance; or [cross (X)] if not satisfied with compliance and specify the reference of the Part 4 finding; or enter N/A where an item is not applicable; or N/R when applicable but not reviewed.</p> <p>Část 3: Vyhovění M.A. Hlavě F příručka organizace údržby (MOM) Prosim označte políčko buď odškrtnutím (✓) jestliže jste přesvědčeni o vyhovění; nebo jestliže nejste přesvědčeni o vyhovění, označte políčko křížkem (X) a uveďte vedle políčka odkaz na nález podle Části 4 nebo zapište N/A (není použitelná) v případě, že položka není použitelná, nebo N/R (není přezkoumána) v případě, že položka je použitelná, ale není přezkoumána.</p>																																																											
<p>Part A / Část A General / Všeobecně</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 5%; padding: 2px;">1.1</td> <td style="width: 15%; border: 1px solid black; text-align: center; height: 20px;"></td> <td style="padding: 2px;">Table of content / Obsah</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">1.2</td> <td style="border: 1px solid black; text-align: center; height: 20px;"></td> <td style="padding: 2px;">List of effective pages / Seznam platných stran</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">1.3</td> <td style="border: 1px solid black; text-align: center; height: 20px;"></td> <td style="padding: 2px;">Record of amendments / Záznam změn</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">1.4</td> <td style="border: 1px solid black; text-align: center; height: 20px;"></td> <td style="padding: 2px;">Amendment procedure / Postup změny</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">1.5</td> <td style="border: 1px solid black; text-align: center; height: 20px;"></td> <td style="padding: 2px;">Distribution / Rozdělení</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">1.6</td> <td style="border: 1px solid black; text-align: center; height: 20px;"></td> <td style="padding: 2px;">Accountable manager's statement / Prohlášení odpovědného vedoucího</td> </tr> </table> <p>Part B / Část B Description / Popis</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 5%; padding: 2px;">2.1</td> <td style="width: 15%; border: 1px solid black; text-align: center; height: 20px;"></td> <td style="padding: 2px;">Organisation's scope of work / Rozsah práce organizace</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">2.2</td> <td style="border: 1px solid black; text-align: center; height: 20px;"></td> <td style="padding: 2px;">General presentation of the organization / Všeobecné představení organizace</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">2.3</td> <td style="border: 1px solid black; text-align: center; height: 20px;"></td> <td style="padding: 2px;">Name and title of management personnel / Jméno a titul vedoucích pracovníků</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">2.4</td> <td style="border: 1px solid black; text-align: center; height: 20px;"></td> <td style="padding: 2px;">Organization chart / Organizační schéma</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">2.5</td> <td style="border: 1px solid black; text-align: center; height: 20px;"></td> <td style="padding: 2px;">Certifying staff / Osvědčující personál</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">2.6</td> <td style="border: 1px solid black; text-align: center; height: 20px;"></td> <td style="padding: 2px;">Personnel / Personál</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">2.7</td> <td style="border: 1px solid black; text-align: center; height: 20px;"></td> <td style="padding: 2px;">General description of the facility / Všeobecný popis provozních prostor</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">2.8</td> <td style="border: 1px solid black; text-align: center; height: 20px;"></td> <td style="padding: 2px;">Tools, equipment and material / Náradí, vybavení a materiál</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">2.9</td> <td style="border: 1px solid black; text-align: center; height: 20px;"></td> <td style="padding: 2px;">Maintenance data / Údaje pro údržbu</td> </tr> </table> <p>Part C / Část C General procedures / Všeobecné postupy</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 5%; padding: 2px;">3.1</td> <td style="width: 15%; border: 1px solid black; text-align: center; height: 20px;"></td> <td style="padding: 2px;">Organisational review / Kontrola organizace</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">3.2</td> <td style="border: 1px solid black; text-align: center; height: 20px;"></td> <td style="padding: 2px;">Training / Výcvik</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">3.3</td> <td style="border: 1px solid black; text-align: center; height: 20px;"></td> <td style="padding: 2px;">Contracting / Uzavírání smluv</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">3.4</td> <td style="border: 1px solid black; text-align: center; height: 20px;"></td> <td style="padding: 2px;">One time authorisations / Jednorázové opravňování</td> </tr> </table>			1.1		Table of content / Obsah	1.2		List of effective pages / Seznam platných stran	1.3		Record of amendments / Záznam změn	1.4		Amendment procedure / Postup změny	1.5		Distribution / Rozdělení	1.6		Accountable manager's statement / Prohlášení odpovědného vedoucího	2.1		Organisation's scope of work / Rozsah práce organizace	2.2		General presentation of the organization / Všeobecné představení organizace	2.3		Name and title of management personnel / Jméno a titul vedoucích pracovníků	2.4		Organization chart / Organizační schéma	2.5		Certifying staff / Osvědčující personál	2.6		Personnel / Personál	2.7		General description of the facility / Všeobecný popis provozních prostor	2.8		Tools, equipment and material / Náradí, vybavení a materiál	2.9		Maintenance data / Údaje pro údržbu	3.1		Organisational review / Kontrola organizace	3.2		Training / Výcvik	3.3		Contracting / Uzavírání smluv	3.4		One time authorisations / Jednorázové opravňování
1.1		Table of content / Obsah																																																									
1.2		List of effective pages / Seznam platných stran																																																									
1.3		Record of amendments / Záznam změn																																																									
1.4		Amendment procedure / Postup změny																																																									
1.5		Distribution / Rozdělení																																																									
1.6		Accountable manager's statement / Prohlášení odpovědného vedoucího																																																									
2.1		Organisation's scope of work / Rozsah práce organizace																																																									
2.2		General presentation of the organization / Všeobecné představení organizace																																																									
2.3		Name and title of management personnel / Jméno a titul vedoucích pracovníků																																																									
2.4		Organization chart / Organizační schéma																																																									
2.5		Certifying staff / Osvědčující personál																																																									
2.6		Personnel / Personál																																																									
2.7		General description of the facility / Všeobecný popis provozních prostor																																																									
2.8		Tools, equipment and material / Náradí, vybavení a materiál																																																									
2.9		Maintenance data / Údaje pro údržbu																																																									
3.1		Organisational review / Kontrola organizace																																																									
3.2		Training / Výcvik																																																									
3.3		Contracting / Uzavírání smluv																																																									
3.4		One time authorisations / Jednorázové opravňování																																																									

M.A. SUBPART F APPROVAL RECOMMENDATION REPORT	EASA FORM 6F
DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRÁVNĚNÍ PODLE M.A. HLAVY F	FORMULÁŘ 6F EASA
PART 3: Compliance with M.A. Subpart F maintenance organisation manual (MOM)	
Část 3: Vyhovění M.A. Hlavě F příručka organizace údržby (MOM)	
Part D / Část D Working Procedures / Pracovní postupy	
4.1	<input type="checkbox"/> Work order acceptance / Přijetí pracovní zakázky
4.2	<input type="checkbox"/> Preparation and issue of work package / Příprava a vydání pracovního bloku
4.3	<input type="checkbox"/> Logistics / Logistika
4.4	<input type="checkbox"/> Execution / Provedení
4.5	<input type="checkbox"/> Release to service – Certifying staff / Uvolnění do provozu – Osvědčující personál
4.6	<input type="checkbox"/> Release to service – Supervision / Uvolnění do provozu – Dozor
4.7	<input type="checkbox"/> Release to service – Certificate of release to service / Uvolnění do provozu – Osvědčení o uvolnění do provozu
4.8	<input type="checkbox"/> Records / Záznamy
4.9	<input type="checkbox"/> Special procedures / Zvláštní postupy
4.10	<input type="checkbox"/> Occurrence reporting / Hlášení událostí
4.11	<input type="checkbox"/> Management of indirect approval of the manual / Řízení nepřímého schválení příručky
Part E / Část E Appendices / Dodatky	
5.1	<input type="checkbox"/> Sample of all documents used / Vzor všech používaných dokumentů
5.2	<input type="checkbox"/> List of sub-contractors / Seznam subdodavatelů
5.3	<input type="checkbox"/> List of maintenance locations / Seznam míst údržby
5.4	<input type="checkbox"/> List of Part 145 or M.A. Hlava F organisations / Seznam organizací oprávněných podle Části 145 nebo M.A. Hlavy F
[]	
MOM reference / Číslo MOM:	MOM amendment / Změna MOM:
Competent authority audit staff / Personál auditu příslušného úřadu:	Signature(s) / Podpis(y):

Competent authority office Úřadovna příslušného úřadu:	Date of Form 6F part 3 completion: Datum vyplnění Části 3 formuláře 6F:

M.A. SUBPART F APPROVAL RECOMMENDATION REPORT			EASA FORM 6F			
DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRÁVNĚNÍ PODLE M.A. HLAVY F			FORMULÁŘ 6F EASA			
<p>Part 4: Findings regarding M.A. Subpart F compliance status Each level 1 and 2 finding should be recorded whether it has been rectified or not and should be identified by a simple cross reference to the Part 2 requirement. All non-rectified findings should be copied in writing to the organisation for the necessary corrective action.</p> <p>Part 4: Nález týkající se stavu vyhovění M.A. Hlavě F Každý nález úrovně 1 a 2 by měl být zaznamenán, ať už byl, nebo nebyl napraven, a měl by být určen jednoduchým překlenovacím odkazem na požadavek Části 2. Kopie veškerých nenapravených nálezů by měla být písemně poskytnuta organizaci kvůli nezbytnému nápravnému opatření.</p>						
Part 2 or 3 ref. Odkaz z Části 2 nebo 3	Audit reference(s) / Číslo auditu(ů): Findings / Nálezy	L e v e l	Ú r o v e ň	Corrective action Nápravné opatření		Reference Odkaz
				Date Due Datum odstranění	Date closed Datum uzavření	

M.A. SUBPART F APPROVAL RECOMMENDATION REPORT	EASA FORM 6F
DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRÁVNĚNÍ PODLE M.A. HLAVY F	FORMULÁŘ 6F EASA
Part 5: M.A. Subpart F approval or continued approval or variation recommendation	
Část 5: Doporučení pro oprávnění nebo zachování oprávnění nebo změnu oprávnění podle M.A.Hlava F	
Name of organisation / Název organizace:	
Approval reference / Číslo oprávnění:	
Audit reference(s) / Číslo(a) auditu:	
The following M.A. Subpart F scope of approval is recommended for this organisation: Pro tuto organizaci je podle M.A. Hlavy F doporučen následující rozsah oprávnění:	
Or, it is recommended that the M.A. Subpart F scope of approval specified in EASA Form 3 referenced be continued. Nebo, je doporučeno, aby byl rozsah oprávnění podle M.A. Hlava F určený ve formuláři 3 EASA pod číslem zachován.	
Name of recommending competent authority surveyor: Jméno inspektora příslušného úřadu, který předkládá doporučení:	
Signature of recommending competent authority surveyor: Podpis inspektora příslušného úřadu, který předkládá doporučení:	
Competent authority office: Úřadovna příslušného úřadu:	
Date of recommendation: Datum doporučení:	
Form 6F review (quality check) : Kontrola formuláře 6F (kontrola jakosti):	Date / Datum:

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

Dodatek VII k AMC M.B. 702(f) Formulář 13 EASA

M.A. SUBPART G APPROVAL RECOMMENDATION REPORT EASA FORM 13

DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRÁVNĚNÍ PODLE M.A. HLAVY G FORMULÁŘ 13 EASA

Part 1: General / Část 1: Všeobecně

Name of organisation / Název organizace:

Approval reference / Číslo oprávnění:

Requested approval rating/ Požadovaná kvalifikace pro oprávnění
Form 14 or AOC dated* / Formulář 14 nebo AOC* ze dne :

Other approvals held (If app.) / Další držená oprávnění (je-li to použitelné)

Address of facility audited / Adresa provozních prostor, kde má probíhat audit:

Audit period / Doba auditu: from / od: to / do:

Date(s) of audit(s) / Datum(y) auditu(ů):

Audit reference(s) / Číslo(a) auditu:

Persons interviewed / Dotazované osoby:

Competent authority surveyor /
Inspektor příslušného úřadu:

Signature(s) / Podpis(y):

.....
.....
.....
.....
.....Competent authority office:
Úřadovna příslušného úřadu:Date of Form 13 part 1 completion:
Datum vyplnění Části 1 formuláře 13:

*delete where applicable

*nehodící se škrtněte

M.A. SUBPART G APPROVAL RECOMMENDATION REPORT		EASA FORM 13				
DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRAVNĚNÍ PODLE M.A. HLAVY G		FORMULÁŘ 13 EASA				
Part 2: M.A. Subpart G Compliance Audit Review						
The five columns may be [labeled and] used as necessary to record the approval product line or facility, including subcontractor's, reviewed. Against each column used of the following M.A. Subpart G sub-paragraphs please either tick (✓) the box if satisfied with compliance or cross (X) the box if not satisfied with compliance and specify the reference of the Part 4 finding next to the box or enter N/A where an item is not applicable, or N/R when applicable but not reviewed.						
Část 2: Kontrolní audit vyhovění M.A. Hlavě G						
Může být označeno a použito 5 sloupců, je-li to nezbytné, k zaznamenání schváleného přezkoumání skupiny příbuzných produktů nebo zařízení, včetně subdodavatelových. V každém použitém sloupci z následujících pododstavců M.A. Hlavy G prosím označte políčko buď odškrtnutím (✓), jestliže jste přesvědčeni o vyhovění, nebo označte políčko křížkem (X), jestliže o vyhovění přesvědčení nejste a uveďte vedle políčka odkaz na nález podle Části 4 nebo запиšte N/A (není použitelná) v případě, že položka není použitelná, nebo N/R (není přezkoumána) v případě, že položka je použitelná, ale není přezkoumána.						
Para / Odstavec	Subject / Předmět					
M.A.703	Extent of approval / Rozsah oprávnění	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M.A.704	[Continuing airworthiness management exposition (See Part 3) / Výklad řízení zachování letové způsobilosti (Viz Část 3)]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M.A.705	Facilities / Provozní prostory	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M.A.706	Personnel requirements / Požadavky na personál	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M.A.707	Airworthiness review staff / Personál kontroly let.způsobilosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M.A.708	Continuing airworthiness management / Řízení zachování let.způsobilosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M.A.201	[Responsibilities / Odpovědnosti]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
[M.A.202]	[Occurrence reporting / Hlášení událostí]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M.A.302	[Aircraft maintenance programme / Program údržby letadla]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M.A.303	Airworthiness directives / Příkazy k zachování letové způsobilosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M.A.304	[Data for modifications and repairs / Údaje pro modifikace a opravy]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M.A.305	[Aircraft continuing record system / Systém záznamů zachování letové způsobilosti letadla]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M.A.306	[Operator's technical log system / Systém technického deníku provozovatele]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
[M.A.307]	[Transfer of aircraft continuing airworthiness records / Převod záznamů zachování letové způsobilosti letadla]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M.A.709	Documentation / Dokumentace	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M.A.710	Airworthiness review / Kontrola letové způsobilosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M.A.711	Privileges of the organisation / Práva organizace	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M.A.712	Quality system / Systém jakosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M.A.713	[Changes to the approved continuing airworthiness organisation / Změny organizace oprávněné k řízení zachování letové způsobilosti]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M.A.714	Record keeping / Uchovávání záznamů	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
[M.A.716]	[Findings / Nálezy]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Competent authority surveyor / Inspektor příslušného úřadu:		Signature(s) / Podpis(y):				
Competent authority office: Úřadovna příslušného úřadu:		Date of Form 13 part 2 completion: Datum vyplnění Části 2 formuláře 13:				

M.A. SUBPART G APPROVAL RECOMMENDATION REPORT		EASA FORM 13
DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRÁVNĚNÍ PODLE M.A. HLAVY G		FORMULÁŘ 13 EASA
PART 3: Compliance with M.A. Subpart G continuing airworthiness management exposition (CAME)		
Please either tick (✓) the box if satisfied with compliance; or [cross (X)] if not satisfied with compliance and specify the reference of the Part 4 finding; or enter N/A where an item is not applicable; or N/R when applicable but not reviewed.		
Část 3: Vyhovění ustanovení M.A. Hlava G výklad organizace řízení zachování letové způsobilosti (CAME)		
Prosím označte políčko buď odškrtnutím (✓), jestliže jste přesvědčeni o vyhovění; nebo, jestliže nejste přesvědčeni o vyhovění, označte políčko křížkem (X) a uveďte vedle políčka odkaz na Část 4 nálezy; nebo zapíšte N/A (není použitelná) v případě, že položka není použitelná, nebo N/R (není přezkoumána) v případě, že položka je použitelná, ale není přezkoumána.		
Part 0 / Část 0 General organisation / Všeobecná organizace		
0.1	<input type="checkbox"/>	Corporate commitment by the accountable manager / Statutární závazek odpovědného vedoucího
0.2	<input type="checkbox"/>	General information / Všeobecné informace
0.3	<input type="checkbox"/>	Management personnel / Pracovníci vedení
0.4	<input type="checkbox"/>	Management Organisation Chart / Funkční schéma vedení
0.5	<input type="checkbox"/>	Notification procedures to the competent authority regarding changes to the organisation's activities/approval/location/personnel / Postup oznamování změn příslušnému úřadu, týkající se činnosti/oprávnění/umístění organizace/personálu
0.6	<input type="checkbox"/>	Exposition amendment procedures / Postupy změn výkladu
Part 1 / Část 1 [Continuing airworthiness management procedures/Postupy řízení zachování letové způsobilosti]		
1.1	<input type="checkbox"/>	Aircraft technical log utilisation and MEL application (commercial air transport). Aircraft maintenance record system utilisation (non commercial air transport). Využitelnost technického deníku letadla a uplatňování MEL – Seznamu minimálního vybavení (obchodní letecká doprava) Využitelnost systému záznamu údržby (neobchodní letecká doprava).
1.2	<input type="checkbox"/>	Aircraft maintenance programmes – development amendment and approval / Programy údržby letadla – zpracování změn a schválení
1.3	<input type="checkbox"/>	Time and maintenance records, responsibilities, retention, access / Časové záznamy a záznamy údržby, odpovědnosti, zadržování, přístup
1.4	<input type="checkbox"/>	Accomplishment and control of airworthiness directives / Provedení a řízení příkazů k zachování letové způsobilosti
1.5	<input type="checkbox"/>	Analysis of the effectiveness of the maintenance programme(s) / Rozbor účinnosti programu(ů) údržby
1.6	<input type="checkbox"/>	Non mandatory modification embodiment policy / Postup začleňování nepovinných modifikací
1.7	<input type="checkbox"/>	Major modification standards / Hlavní modifikační normy
1.8	<input type="checkbox"/>	Defects reports / Hlášení závad
1.9	<input type="checkbox"/>	Engineering activity / Provozní činnost
1.10	<input type="checkbox"/>	Reliability programmes / Programy spolehlivosti
1.11	<input type="checkbox"/>	Pre-flight inspections / Předletové prohlídky
1.12	<input type="checkbox"/>	Aircraft weighing / Vážení letadla
1.13	<input type="checkbox"/>	Check flight procedures / Postupy letové kontroly
Part 2 / Část 2 Quality system / Systém jakosti		
2.1	<input type="checkbox"/>	Continuing airworthiness quality policy, plan and audits procedure / Politika jakosti pro zachování letové způsobilosti, plán a postupy auditu
2.2	<input type="checkbox"/>	Monitoring of continuing airworthiness management activities / Sledování činností řízení zachování letové způsobilosti
2.3	<input type="checkbox"/>	Monitoring of the effectiveness of the maintenance programme(s) / Sledování účinnosti programu(ů) údržby
2.4	<input type="checkbox"/>	Monitoring that all maintenance is carried out by an appropriate maintenance organisation / Sledování, že veškerá údržba je provedena příslušnou organizací k údržbě
2.5	<input type="checkbox"/>	Monitoring that all contracted maintenance is carried out in accordance with the contract, including sub-contractors used by the maintenance contractor / Sledování, že veškerá údržba je provedena v souladu se smlouvou, včetně subdodavatelů, kteří jsou používány smluvní organizací k údržbě.

M.A. SUBPART G APPROVAL RECOMMENDATION REPORT		EASA FORM 13
DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRAVNĚNÍ PODLE M.A. HLAVY G		FORMULÁŘ 13 EASA
PART 3: Compliance with M.A. Subpart G continuing airworthiness management exposition (CAME)		
Část 3: Vyhovění ustanovení M.A. Hlava G Výklad organizace řízení zachování letové způsobilosti (CAME)		
2.6	<input type="checkbox"/>	Quality audit personnel / Personál pro provádění auditů
Part 3 / Část 3 Contracted Maintenance / Smluvní údržba		
3.1	<input type="checkbox"/>	Maintenance contractor selection procedure / Postup výběru dodavatele údržby
3.2	<input type="checkbox"/>	Detailed list of maintenance contractors / Podrobný seznam dodavatelů údržby
3.3	<input type="checkbox"/>	Quality audit of aircraft / Audit jakosti letadla
Part 4 / Část 4 Airworthiness review procedures / Postupy kontroly letové způsobilosti		
4.1	<input type="checkbox"/>	Airworthiness review staff / Personál kontroly letové způsobilosti
4.2	<input type="checkbox"/>	Review of aircraft records / Přezkoumání záznamů letadla
4.3	<input type="checkbox"/>	Physical survey / Fyzický posudek
4.4	<input type="checkbox"/>	Additional procedures for recommendations to competent authorities for the import of aircraft / Doplňkové postupy pro doporučení příslušnému úřadu pro dovoz letadel
4.5	<input type="checkbox"/>	Recommendations to competent authorities for the issue of airworthiness review certificates Doporučení příslušnému úřadu pro vydání Osvědčení kontroly letové způsobilosti
4.6	<input type="checkbox"/>	Issuance of airworthiness review certificates / Vydání Osvědčení kontroly letové způsobilosti
4.7	<input type="checkbox"/>	Airworthiness review records, responsibilities, retention and access / Záznamy kontroly letové způsobilosti, odpovědnosti, zadržení a přístup
[Part 4B/Část 4B Permit to fly procedure/Postupy pro vydání povolení k letu		
4B.1	<input type="checkbox"/>	Conformity with approved flight conditions/Shoda se schválenými letovými podmínkami
4B.2	<input type="checkbox"/>	Issue of permit to fly under the CAMO privilege/Vydání povolení k letu podle práv CAMO
4B.3	<input type="checkbox"/>	Permit to fly authorised signatories/Osoby oprávněné podepisovat povolení k letu
4B.4	<input type="checkbox"/>	Interface with the local authority for the flight/Propojení s místním leteckým úřadem
4B.5	<input type="checkbox"/>	Permit to fly records, responsibilities, retention and access./Záznamy povolení k letu, odpovědnosti, uchovávání a přístup]
Part 5 / Část 5 Appendices / Dodatky		
5.1	<input type="checkbox"/>	Sample Documents / Vzor dokumentů
[5.2	<input type="checkbox"/>	List of airworthiness review staff/Seznam personálu kontroly letové způsobilosti]
[5.3]	<input type="checkbox"/>	List of sub-contractors as per M.A.711(a) 3 and AMC M.A.201(h) [1] / Seznam subdodavatelů podle M.A.711(a) 3 a AMC M.A.201(h) [1]
[5.4]	<input type="checkbox"/>	List of approved maintenance organisations contracted Seznam smluvních organizací oprávněných k údržbě
[5.5]	<input type="checkbox"/>	Copy of contracts for sub-contracted work (appendix [II] to AMC M.A.201(h) 2) Kopie smluv, na práci pro kterou je uzavřena subdodavatelská smlouva (Dodatek [II] k AMC M.A.201(h) [1])
[5.6]	<input type="checkbox"/>	Copy of contracts with approved maintenance organisations Kopie smluv uzavřených s organizacemi oprávněnými k údržbě
[]		
CAME reference / Číslo CAME:		CAME Amendment / Změna CAME:
Competent authority audit staff / Personál auditu příslušného úřadu:		Signature(s) / Podpis(y):
	
	
	
	

Competent authority office Úřadovna příslušného úřadu:	Date of Form 13 part 3 completion: Datum vyplnění Části 3 formuláře 13:
---	--

M.A. SUBPART G APPROVAL RECOMMENDATION REPORT	EASA FORM 13
DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRÁVNĚNÍ PODLE M.A. HLAVY G	FORMULÁŘ 13 EASA
Part 5: M.A. Subpart G approval or continued approval or variation recommendation	
Část 5: Doporučení pro oprávnění nebo zachování oprávnění nebo odchylku od oprávnění podle M.A.Hlavy G	
Name of organisation / Název organizace:	
Approval reference / Číslo oprávnění:	
Audit reference(s) / Číslo(a) auditu:	
The following M.A. Subpart G scope of approval is recommended for this organisation: Pro tuto organizaci je podle M.A.Hlavy G doporučen následující rozsah oprávnění:	
Or, it is recommended that the M.A. Subpart G scope of approval specified in EASA Form 14 referenced be continued. Nebo, je doporučeno, aby byl rozsah oprávnění podle M.A. Hlavy G určený ve formuláři 14 EASA pod číslem zachován.	
Name of recommending competent authority surveyor: Jméno inspektora příslušného úřadu, který předkládá doporučení:	
Signature of recommending competent authority surveyor: Podpis inspektora příslušného úřadu, který předkládá doporučení:	
Competent authority office: Úřadovna příslušného úřadu:	
Date of recommendation: Datum doporučení:	
Form 13 review (quality check) : Kontrola formuláře 13 (kontrola jakosti):	Date / Datum:

M.A. SUBPART G APPROVAL RECOMMENDATION REPORT		EASA FORM 13				
DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRÁVNĚNÍ PODLE M.A. HLAVY G		FORMULÁŘ 13 EASA				
<p>Part 4: Findings regarding M.A. Subpart G compliance status Each level 1 and 2 finding should be recorded whether it has been rectified or not and should be identified by a simple cross reference to the Part 2 requirement. All non-rectified findings should be copied in writing to the organisation for the necessary corrective action.</p> <p>Part 4: Nález týkající se stavu vyhovění M.A. Hlavě G Každý nález úrovně 1 a 2 by měl být zaznamenán, ať už byl, nebo nebyl napraven, a měl by být určen jednoduchým překlenovacím odkazem na požadavek Části 2. Kopie veškerých nenapravených nálezů by měla být písemně poskytnuta organizaci kvůli nezbytnému nápravnému opatření.</p>						
Part 2 or 3 ref. Odkaz z Části 2 nebo 3	Audit reference(s) / Číslo auditu(ů): Findings / Nálezy	L e v e l	Ú r o v e ň	Corrective action Nápravné opatření		Reference Odkaz
				Date Due Datum odstranění	Date closed Datum uzavření	

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

Dodatek VIII k AMC M.A.616

Toto je použitelné pouze pro organizace s méně než 10 členy personálu údržby. Pro větší organizace by měly být použity principy a postupy nezávislého systému jakosti.

V závislosti na složitosti malé organizace (počet a typ letadel, počet různých letadlových parků, subdodávání speciálních služeb, atd.) se může systém kontroly organizace měnit od systému, který využívá principy a postupy systému jakosti (kromě požadavku nezávislosti) až po zjednodušený systém přizpůsobený méně složité organizaci a řízeným letadlům.

Systém kontroly organizace by měl mít minimálně následující typické části, které by měly být popsány v Příručce organizace údržby (MOM):

a) určení osoby odpovědné za program kontroly organizace.

obvykle by touto osobou měl být odpovědný vedoucí, pokud nepřevéde tuto odpovědnost na osobu(y) podle bodu M.A.606(b) (jednu z nich).

b) určení osoby(osob) odpovědné(odpovědných) za provádění kontroly organizace a určení kvalifikačních kritérií pro ni(ně).

Tyto osoby by měly mít dokonalou znalost předpisů a postupů organizace údržby. Měly by mít také přehled v provádění auditů, získaný pomocí výcviku nebo praxe (nejlépe jako auditor, nebo také prostřednictvím možné aktivní účasti na několika auditech provedených příslušným úřadem).

c) Rozpracování programu kontroly organizace:

- seznam(y) kontrol, které pokrývají všechny položky nezbytné k tomu, aby bylo zajištěno, že organizace předala bezpečný výrobek a plní daný předpis. Všechny postupy popsané v MOM by měly být pokryty.
- plán provedení kontroly položek na seznamu kontrol. Každá položka by měla být kontrolována alespoň každých 12 měsíců. Organizace se může rozhodnout provést jednu úplnou roční kontrolu nebo několik dílčích kontrol.

d) Provedení kontroly organizace:

Každá položka seznamu kontrol by měla být řešena za použití vhodné kombinace:

- přezkoumání záznamů, dokumentace, atd.
- namátkových kontrol letadel, na jejichž údržbu je uzavřena smlouva nebo má být údržba provedena podle pracovní zakázky.
- dotazování zapojeného personálu.
- přezkoumání nesrovnalostí a interních hlášení o problémech (např. hlášené problémy při používání stávajících postupů a nářadí, soustavné odchylování od postupů, atd.).
- přezkoumání stížností/reklamací podaných zákazníkem po předání výrobku.

e) Řízení nálezů a hlášení událostí.

- všechny nálezy by měly být zaznamenány a oznámeny dotčeným osobám.
- všechny nálezy úrovně 1, ve smyslu bodu M.A.619(a), by měly být neprodleně oznámeny příslušnému úřadu a pro letadla v provozu by měla být neprodleně přijata veškerá nezbytná opatření.
- všechna hlášení událostí by měla být přezkoumána s cílem průběžného zlepšování systému pomocí určení možných nápravných a preventivních opatření. Toto přezkoumání by mělo být provedeno proto, aby se zjistily předchozí ukazatele (např. hlášené problémy při používání stávajících postupů a nářadí, soustavné odchylování od postupů, nebezpečné chování, atd.) a neuvažované varovné ukazatele, rozpoznané a vhodně řízené před událostí, které mohly vést k nechtěné události, které se má předejít.
- nápravná a preventivní opatření by měla být schválena osobou odpovědnou za program kontroly organizace a měla by být zavedena ve stanoveném časovém období.

- jakmile je osoba odpovědná za program kontroly organizace přesvědčena, že je nápravné opatření účinné, mělo by být zaznamenáno uzavření nálezu společně se shrnutím nápravného opatření.
- odpovědný vedoucí by měl být informován o významných nálezech a pravidelně o souhrnných výsledcích programu kontroly organizace.

Následuje typický příklad zjednodušeného seznamu kontrol pro kontrolu organizace, **který má být dle potřeby přizpůsoben, aby pokryl postupy Příručky organizace údržby (MOM):**

1. – Rozsah práce:

Zkontrolujte, zda:

- jsou všechna letadla a letadlové celky, pro které organizace provádí údržbu nebo je na jejich údržbu uzavřena smlouva, zapsány na formuláři 3.
- rozsah práce v MOM není v rozporu s formulářem 3.
- nebyla provedena žádná práce, která by byla mimo rozsah formuláře 3 a MOM.

2. – Údaje pro údržbu

- Zkontrolujte, zda údaje pro údržbu pokrývají letadla uvedená v rozsahu práce v MOM a jsou platné a aktuální.
- Zkontrolujte, zda nedošlo ke změně údajů pro údržbu podle držitele Typového osvědčení (TC), aniž je to oznámeno.

3. – Vybavení a nářadí

- Zkontrolujte vybavení a nářadí oproti seznamu v MOM a zkontrolujte, zda stále odpovídají instrukcím držitele TC.
- Zkontrolujte správné cejchování nářadí (namátkově).

4. – Skladové prostory

- Splňují skladové prostory kritéria podle postupů MOM?
- Zkontrolujte namátkově u některých položek ve skladových prostorech přítomnost náležitých dokumentace [a jakékoliv položky] s uplynulou provozní lhůtou.

5. – Osvědčování údržby

- Byla údržba výrobků a letadlových celků správně osvědčena?
- Bylo provedení modifikací/oprav uskutečněno s příslušným schválením takových modifikací/oprav? (namátková kontrola)

6. – Vztahy s vlastníky/provozovateli

- Byla údržba provedena na základě náležitých objednávek pracovních zakázek?
- Pokud byla podepsána smlouva s vlastníkem/provozovatelem, byly smluvní závazky respektovány každou ze stran?

7. – Personál

- Zkontrolujte, zda jsou stávající odpovědný vedoucí a ostatní jmenované osoby správně uvedeny ve schválené MOM.
- Jestliže se snížil počet personálu nebo došlo k nárůstu činností, zkontrolujte, zda je počet zaměstnanců dostatečný, aby se zajistila bezpečnost výrobku.
- Zkontrolujte, zda byla kvalifikace nového personálu (nebo personálu s novými funkcemi) vhodně posouzena.
- Zkontrolujte, zda personál absolvoval výcvik, je-li to nezbytné, který by pokrýval změny v(ve):

- předpisech;
- publikacích příslušného úřadu;
- MOM a souvisejících postupech;
- výrobcích v rozsahu práce;
- údajích pro údržbu (významné Příkazy k zachování letové způsobilosti, Servisní bulletiny, atd.)

8. – Smluvní údržba

- Namátková kontrola záznamů údržby:
 - existence a přiměřenosti pracovní zakázky;
 - údajů obdržených od organizace k údržbě:
 - platného Osvědčení o uvolnění do provozu (CRS), včetně jakékoliv odložené závady;
 - seznamu sejmutého a zastavěného vybavení a kopie souvisejícího formuláře 1 nebo rovnocenného dokumentu.
- Vyžádejte si kopii platného Osvědčení o oprávnění (formulář 3) smluvní organizace k údržbě.

9. – Subdodávaná údržba

- Zkontrolujte, zda jsou subdodavatelé speciálních služeb správně řízeni organizací.

10. – Technické záznamy a uchovávání záznamů

- Byly činnosti údržby správně zaznamenány?
- Byla osvědčení (formulář 1 a Osvědčení o shodě) správně shromážděna a zaznamenána?
- Proveďte namátkovou kontrolu technických záznamů, aby byla zajištěna úplnost a uchování během příslušných období.
- Je uchovávání digitalizovaných údajů řádně zabezpečeno?

11. – Postupy hlášení událostí

- Zkontrolujte, zda je hlášení prováděno správně.
- Opatření jsou přijata a zaznamenána.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

[Dodatek IX k AMC M.A.602 a AMC M.A.702 Formulář 2 EASA**Competent authority/Příslušný úřad****Application for/Žádost o****Part-M Subpart F Approval/Oprávnění podle Části-M Hlavy F*** initial grant/první schválení* change/změna***Part-145 Approval/Oprávnění podle Části-145 *** initial grant/první schválení* change/změna***Part-M Subpart G Approval/Oprávnění podle Části-F Hlavy G*** initial grant/první schválení* change/změna***1. Registered name of applicant:**

Registrované(ý) jméno/název žadatele:

2. Trading name (if different):

Obchodní jméno/název (jestliže se liší):

3. Addresses requiring approval:

Adresy míst, které požadují oprávnění:

4. Tel. Fax**E-mail****5. Scope of approval relevant to this application: see page 2 for possibilities in the case of a Subpart F/Part-145 approval:**

Rozsah oprávnění požadovaný v této žádosti: viz strana 2 pro možnosti výběru v případě oprávnění podle Hlavy F/Části-145:

6. Position and name of the (proposed*) Accountable Manager:Postavení a jméno (navrženého*) Odpovědného vedoucího:
.....**7. Signature of the (proposed*) Accountable Manager:**Podpis (navrženého*) Odpovědného vedoucího:
.....**8. Place/Místo:****9. Date/Datum:**Note (1): A note giving the address(es) to which the Form (s) should be sent.Poznámka (1): Poznámka poskytující adresu(y), na kterou by měl(y) být formulář(e) zaslán(y).Note (2): An optional note to give information on any fees payable.Poznámka (2): Nepovinná poznámka poskytující informaci o jakémkoliv splatném poplatku.

* delete as applicable

* nehodící se škrtněte

DOSTUPNÝ ROZSAH OPRÁVNĚNÍ

TŘÍDA	KVALIFIKACE	OMEZENÍ	NA ZÁKLADNĚ	TRAŽOVÁ				
LETADLO	A1 Letouny nad 5700 kg	Kvalifikace vyhrazená organiacím k údržbě oprávněným v souladu s Přílohou II (Částí-145) Uvedte výrobce nebo skupinu nebo sérii nebo typ letounu a/nebo úkoly údržby. <i>Příklad: Airbus A 320 Series</i>	ANO/NE*	ANO/NE*				
	A2 Letouny 5700 kg a méně	Uvedte výrobce nebo skupinu nebo sérii nebo typ letounu a/nebo úkoly údržby. <i>Příklad: DHC-6 Twin Otter Series</i>	ANO/NE*	ANO/NE*				
	A3 Vrtulníky	Uvedte výrobce nebo skupinu nebo sérii nebo typ vrtulníku a/nebo úkol(y) údržby. <i>Příklad: Robinson R44</i>	ANO/NE*	ANO/NE*				
	A4 Letadla jiná než A1, A2, A3	Uvedte sérii nebo typ letadla a/nebo úkol(y) údržby.	ANO/NE*	ANO/NE*				
MOTORY	B1 Turbinové	Uvedte sérii motoru nebo typ a/nebo úkol(y) údržby.						
	B2 Pístové	Uvedte výrobce nebo skupinu nebo sérii nebo typ motoru a/nebo úkol(y) údržby.						
	B3 APU	Uvedte výrobce nebo sérii nebo typ motoru a/nebo úkol(y) údržby.						
LETADLOVÉ CELKY, JINÉ NEŽ KOMPLETNÍ MOTORY NEBO APU	C1 Klimatizace a přetlakování	Uvedte typ nebo výrobce letadla nebo výrobce letadlového celku nebo konkrétní letadlový celek a/nebo vzájemný odkaz na seznam udržovaných letadlových celků (capability list) ve Výkladu a/nebo úkol(y) údržby. <i>Příklad: PT6A Fuel Control</i>						
	C2 Automatické řízení letu							
	C3 Spojení a navigace							
	C4 Dveře-Přístupové otvory							
	C5 Elektrické zdroje a světla							
	C6 Vybavení							
	C7 Motor-APU							
	C8 Řízení letadla							
	C9 Palivo							
	C10 Vrtulníky-Rotory							
	C11 Vrtulníky-transmise							
	C12 Hydraulika							
	C13 Indikační a záznamové systémy							
	C14 Přístávací zařízení							
	C15 Kyslík							
	C16 Vrtule							
	C17 Pneumatické a podtlakové systémy							
	C18 Ochrana proti námraze/dešti/požáru							
	C19 Okna							
	C20 Konstrukce draku							
					C21 Vodní přítěž			
					C22 Zvýšení tahu			
SPECIALIZOVANÉ SLUŽBY	D1 Nedestruktivní zkoušení	Uvedte konkrétní metodu(y) nedestruktivního zkoušení						

Dodatek X k [AMC M.B.602(a) a AMC M.B.702(a)] Formulář 4 EASA**COMPETENT AUTHORITY
PŘÍSLUŠNÝ ÚŘAD**

Details of Management Personnel required to be accepted as specified in Part
Podrobnosti o vedoucích pracovnících, jejichž přijatelnost pro příslušný úřad je požadována Částí

1. Name / Jméno:

2. Position / Postavení:

3. Qualifications relevant to the item (2) position:
Kvalifikace odpovídající pracovní funkci podle položky (2):

4. Work experience relevant to the item (2) position:
Praxe odpovídající postavení podle položky (2):

Signature / Podpis:

Date / Datum:

On completion, please send this form under confidential cover to the competent authority
Po vyplnění prosím pošlete tento formulář příslušnému úřadu jako důvěrný dokument.

Competent authority use only / Pouze pro potřebu příslušného úřadu

Name and signature of authorised competent authority staff member accepting this person:
Jméno a podpis oprávněného pracovníka příslušného úřadu potvrzujícího přijatelnost výše uvedené osoby:

Signature / Podpis:

Date / Datum:

Name / Jméno:

Office / Úřadovna:

EASA Form 4 / Formulář 4 EASA

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

[Dodatek XI k AMC k M.A.708(c)**SMLUVNÍ ÚDRŽBA****1. Smlouvy o provedení údržby**

Následující odstavce nejsou určeny k tomu, aby poskytly standardní smlouvu o provedení údržby, ale aby poskytly seznam hlavních bodů, které by měly být určeny, pokud je to možné, ve smlouvě o provedení údržby mezi provozovatelem a organizací oprávněnou podle Části-145. Jako jediné by měly být pro příslušný úřad přijatelné odborné části smluv o provedení údržby, následující odstavce pouze určují odborné záležitosti a záležitosti vypovězení smlouvy takové, jako cenu, zpoždění, záruku, atd. ...

Pokud je smlouva o provedení údržby uzavřena s více než jednou organizací oprávněnou podle Části-145 (například údržba letadel na základně s organizací X, údržba motorů s Y a traťová údržba se Z1, Z2 a Z3), měla by být věnována pozornost jednotnosti různých smluv o provedení údržby.

Smlouva o provedení údržby není obvykle určena k tomu, aby poskytla příslušné podrobné pracovní pokyny pro personál (a není, jako taková, tak obvykle rozdělována). Proto by měla být v organizacích provozovatele podle M.A. Hlavy G a Části-145 stanovena organizační odpovědnost, postupy a pravidelné postupy, aby byla dostatečným způsobem věnována pozornost těmto úkolům tak, že jakákoliv zapojená osoba je informována o své odpovědnosti a postupech, které se používají. Tyto postupy a pravidelné postupy mohou být zahrnuty/doplněny do výkladu organizace řízení zachování letové způsobilosti provozovatele (CAME) a do výkladu organizace údržby (MOE) organizace k údržbě nebo mohou být založeny na oddělených postupech. Jinými slovy postupy a pravidelné postupy by měly odrážet podmínky smlouvy.

2. Údržba letadel/motorů

Následující odstavce mohou být přizpůsobeny smlouvě o provedení údržby, která platí pro údržbu na základně, traťovou údržbu a údržbu motorů.

Údržba letadel zahrnuje také údržbu motorů a APU, pokud jsou zastavěny v letadle.

2.1. Rozsah práce

Měl by být jednoznačně stanoven druh údržby, která má být provedena organizací oprávněnou podle Části-145. V případě údržby traťové a/nebo na základně by měla smlouva stanovovat typ letadel, a pokud možno, zahrnovat poznávací značky letadel.

V případě údržby motorů by mělo být ve smlouvě uvedeno o jaký typ motoru se jedná.

2.2. Určení míst pro výkon údržby/ držená Osvědčení

Mělo(a) by být stanoveno(a) místo(a), ve kterém(ve kterých) bude údržba na základně, traťová údržba nebo údržba motorů prováděna (podle použitelnosti). Osvědčení držené organizací k údržbě a místo(a), ve kterém (ve kterých) bude prováděna údržba, by mělo(a) být zmíněno(a) ve smlouvě. V případě potřeby má smlouva umožňovat možnost provádění údržby na jakémkoliv jiném místě z hlediska potřeby pro takovou údržbu, která vzniká buď z neprovozuschopnosti letadla nebo z nezbytnosti podpoření příležitostné traťové údržby.

2.3. Uzavírání subdodavatelských smluv

Smlouva o údržbě by měla stanovit, za jakých podmínek může organizace oprávněná podle Části-145 uzavřít subdodavatelskou smlouvu s třetí stranou na prováděné úkoly (ať už je tato třetí strana oprávněná podle Části-145 nebo ne). Smlouva by měla alespoň poskytovat odkaz na bod 145.A.75. Dodatečné pokyny poskytuje AMC k 145.A.75. Kromě toho může provozovatel požadovat, aby organizace oprávněná podle Části-145 získala provozovatelovo schválení před uzavřením subdodavatelské smlouvy s třetí stranou. Provozovateli by měl být umožněn přístup k jakýmkoliv informacím (především k informacím o sledování jakosti) o subdodavatelích organizace oprávněné podle Části-145 zapojených ve smlouvě. Nicméně

by mělo být poznamenáno, že je odpovědností provozovatele, že nejen provozovatel, ale i jeho příslušný úřad má právo, aby byl zcela informován o uzavírání subdodavatelských smluv, ačkoliv příslušný úřad se bude obvykle zabývat pouze uzavíráním subdodavatelské smlouvy pro letadla, motor a APU.

2.4. Program údržby

Musí být stanoven program údržby podle kterého musí být údržba prováděna. Provozovatel by měl mít program údržby schválený jemu příslušným úřadem. Pokud je program údržby používán několika provozovateli, je důležité nezapomínat, že je na odpovědnosti každého provozovatele mít program údržby pod jeho vlastním jménem schválený jemu příslušným úřadem.

2.5. Sledování jakosti

Smluvní podmínky by měly obsahovat ustanovení dovolující provozovateli provádět dozor jakosti (včetně auditů) nad organizací oprávněnou podle Části-145. Smlouva o provedení údržby by měla stanovit, jak budou brány výsledky dozoru jakosti v úvahu organizací oprávněnou podle Části-145 (viz také odstavec 2.23. „Schůzky“).

2.6. Účast příslušného úřadu

Pokud nemají provozovatel a organizace oprávněná podle Části-145 společný příslušný úřad, provozovatel a organizace oprávněná podle Části-145 musí společně s jejich příslušným úřadem zajistit, že vlastní odpovědnosti příslušného úřadu jsou řádně stanoveny a že byla, jestliže je to nezbytné, stanovena pověření.

2.7. Údaje letové způsobilosti

Údaje letové způsobilosti používané pro účel této smlouvy stejně jako orgán odpovědný za přijímání/schvalování by měly být stanoveny. Mohou zahrnovat, ale nemusí se omezovat na:

- Program údržby,
- Příkazy k zachování letové způsobilosti,
- údaje o významných opravách/modifikacích,
- Příručku pro údržbu letadla,
- Ilustrovaný katalog dílů letadla (IPC),
- Schémata elektroinstalace,
- Příručku pro vyhledávání a odstraňování poruch,
- Seznam minimálního vybavení (MEL) (obvykle na palubě letadla)
- Provozní příručku
- Letovou příručku
- Příručku údržby motorů
- Příručku generální opravy motorů

2.8. Předávací podmínky

Smlouva by měla stanovit za jakých podmínek by měli provozovatelé odeslat letadlo do organizace oprávněné k údržbě podle Části-145. Pro významné kontroly, tj. kontroly „C“ a vyšší, může být přínosné, že plánovací schůzka o rozsahu práce má být organizována tak, aby úkoly, které mají být provedeny, mohly být vzájemně odsouhlaseny (viz také odstavec 2.23. „Schůzky“).

2.9. Příkazy k zachování letové způsobilosti a Servisní bulletiny/Modifikace

Smlouva by měla stanovit, jaké informace je provozovatel odpovědný poskytnout organizaci oprávněné podle Části-145 takové, jako datum provedení Příkazů k zachování letové způsobilosti (ADs), vybrané způsoby vyhovění, rozhodnutí zpracovat Servisní bulletiny (SBs) nebo modifikace, atd. Kromě toho by měl být určen druh informací, které bude provozovatel potřebovat vrátit zpět k dokončení kontroly stavu ADs a modifikace.

2.10. Kontrola letových hodin a počtu letů

Kontrola letových hodin a počtu letů je odpovědností provozovatele, ale mohou být případy, kdy by měla organizace oprávněná podle Části-145 pravidelně dostávat platný počet letových hodin a letů tak, aby mohla aktualizovat záznamy pro vlastní plánované úkoly (viz také odstavec 2.22. „Výměna informací“).

2.11. Součásti s omezenou provozní lhůtou

Kontrola součástí s omezenou provozní lhůtou je odpovědností provozovatele. Organizace oprávněná podle Části-145 bude muset poskytnout provozovateli veškeré nezbytné informace o sejmutí/zástavbě součástí s omezenou provozní lhůtou, aby mohl provozovatel aktualizovat své záznamy (viz také odstavec 2.22. „Výměna informací“).

2.12. Dodávka součástí

Smlouva by měla stanovit, jestli je určitý typ materiálu nebo letadlového celku dodáván provozovatelem nebo organizací oprávněnou podle Části-145, který typ letadlového celku je ve společném fondu, atd. Smlouva by měla jasně uvádět skutečnost, že je v kompetenci organizace oprávněné podle Části-145 a její odpovědností, být v jakémkoliv případě přesvědčený, že dotyčný letadlový celek splňuje příslušné údaje/normy a zajistit že letadlový celek je v přijatelném stavu pro zástavbu. Jinými slovy, organizace oprávněná podle Části-145 nemůže definitivně v žádném případě přijmout vše, co obdrží od provozovatele. Pro přejímku letadlových celků je poskytnut dodatečný návod bodem 145.A.42.

2.13. Součásti ze společného fondu na stanicích traťové údržby

Pokud je to použitelné, měla by smlouva stanovit, jak by měl být určen předmět součástí ze společného fondu na stanicích traťové údržby.

2.14. Plánovaná údržba

Pro plánování předepsaných kontrol údržby by měla být stanovena podpůrná dokumentace, která má být poskytnuta organizaci oprávněné podle Části-145. Ta může zahrnovat, ale nemusí se omezovat na:

- platný pracovní blok, včetně pracovních karet;
- seznam povinně vyměnitelných letadlových celků;
- modifikace, které mají být provedeny.

Pokud se organizace podle Části-145 rozhodne z jakéhokoliv důvodu, odložit úkol údržby, má to být formálně schváleno provozovatelem. Jestliže je odložení delší než schválená lhůta, odkazuje se na odstavec 2.17: „Odchyly od Plánu údržby“. Toto by mělo být, v případě, že je to použitelné, uvedeno ve smlouvě o provedení údržby.

2.15. Neplánovaná údržba/Odstraňování závad

Smlouva by měla stanovit, do jaké úrovně může organizace oprávněná podle Části-145 odstranit závadu bez oznámení provozovateli. Minimálně by mělo být uvedeno schválení a začlenění významných oprav. Odložení jakéhokoliv odstranění závady by mělo být oznámeno provozovateli, a je-li to vhodné, jeho příslušnému úřadu.

2.16. Odložené úkoly

Viz odstavec 2.14 a 2.15 výše a AMC k 145.A.50(e). Kromě toho, pro traťovou údržbu a údržbu na základně, by mělo být určeno použití provozovatelova Seznamu minimálního vybavení (MEL) a vztah s provozovatelem v případě závady, která nemůže být odstraněna na stanici traťové údržby.

2.17. Odchylka od plánu údržby

O odchylky musí provozovatel požádat svůj příslušný úřad nebo mají být schváleny provozovatelem v souladu s postupy přijatelnými pro jemu příslušný úřad. Smlouva by měla stanovit podporu, kterou může organizace oprávněná podle Části-145 poskytnout provozovateli, aby zdůvodnil žádost o odchylku.

2.18. Zkušební let

Jestliže je po provedené údržbě požadován jakýkoliv zkušební let, měl by být proveden v souladu s postupy uvedenými ve Výkladu řízení zachování letové způsobilosti provozovatele.

2.19. Zkouška na standu (zkušebním zařízení)

Smlouva by měla stanovit přijatelné kritérium a zda by měl být u prováděné zkoušky motoru přítomen zástupce provozovatele.

2.20. Dokumentace uvolnění do provozu

Uvolnění do provozu má být provedeno organizací oprávněnou podle Části-145 v souladu s postupy jejího výkladu organizace údržby. Smlouva by měla nicméně stanovit, jaké formy podpory mají být použity (technický deník provozovatele, soubor návštěv údržby organizace oprávněné podle Části-145, atd.) a dokumentaci, kterou by měla organizace oprávněná podle Části-145 poskytnout provozovateli po dodání letadla. Ta může zahrnovat, ale nemusí se omezovat na:

- Osvědčení o uvolnění do provozu – *povinně* –,
- hlášení ze zkušebního letu,
- seznam začleněných modifikací,
- seznam oprav,
- seznam zapracovaných Příkazů k zachování letové způsobilosti,
- hlášení z návštěv údržby,
- hlášení ze zkoušky na standu.

2.21. Zaznamenávání údržby

Provozovatel může uzavřít smlouvu s organizací oprávněnou podle Části-145 na uchování některých záznamů údržby požadovaných Částí-M Hlavou C. Mělo by být zajištěno, že každý požadavek Části-M Hlavy C je splněn buď provozovatelem, nebo organizací oprávněnou podle Části-145. V takovém případě by měl být provozovateli a jemu příslušnému úřadu poskytnut organizací oprávněnou podle Části-145 volný a rychlý přístup k výše uvedeným záznamům (v případě dvou rozdílných zainteresovaných příslušných úřadů, viz odstavec 2.6 „Účast příslušného úřadu“).

2.22. Výměna informací

Vždy, když je nezbytná výměna informací mezi provozovatelem a organizací oprávněnou podle Části-145, by měla smlouva stanovit jaké informace a kdy by měly být poskytnuty (tj. při jaké příležitosti nebo jak často) a jak, kým a komu musí být předány.

2.23. Schůzky

Aby mohl být příslušný úřad přesvědčen, že existuje dobrý komunikační systém mezi provozovatelem a organizací oprávněnou podle Části-145, měly by smluvní podmínky smlouvy o poskytování údržby obsahovat ustanovení pro určitý počet schůzek uspořádaných mezi oběma stranami.

2.23.1. Přezkoumání smlouvy

Před tím, než je smlouva platná, je velmi důležité, aby se sešel technický personál obou smluvních stran zapojených v uplatňování smlouvy, aby se ujistil, že každý bod vede ke společnému chápání povinností obou stran.

2.23.2. Schůzka k plánování rozsahu práce

Schůzky k plánování rozsahu práce mohou být uspořádány, aby mohly být vzájemně dohodnuty úkoly, které mají být prováděny.

2.23.3. Odborná schůzka

Plánované schůzky mohou být uspořádány, aby se pravidelně přezkoumaly a odsouhlasily činnosti vzhledem k odborným záležitostem, jako jsou AD, SB, budoucí modifikace, významné závady nalezené během kontroly údržby, spolehlivost, atd.

2.23.4. Schůzka jakosti

Schůzky jakosti mohou být uspořádány, aby se zlepšila úroveň záležitostí přezkoumávání pomocí provozovatelova dozoru jakosti a k dohodnutí potřebných nápravných opatření.

2.23.5. Schůzka spolehlivosti

Pokud existuje program spolehlivosti, měla by smlouva specifikovat příslušné zapojení provozovatele a organizace oprávněné podle Části-145 v tomto programu, včetně účasti na schůzkách spolehlivosti.]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

[Dodatek XII k AMC M.A.706(f) a AMC M.B.102(c)**VÝCVIK TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI PALIVOVÝCH NÁDRŽÍ**

Tento dodatek obsahuje všeobecné pokyny pro poskytování výcviku v problematice bezpečnosti palivových nádrží.

A) Platí pro:

- Velké letouny definované v rozhodnutí č. 2003/11/RM výkonného ředitele Agentury (CS-25) a certifikované po 1. lednu 1958 s maximálním typově schváleným počtem míst pro cestující 30 nebo větším nebo maximální schválenou přepravní kapacitou nákladu 7500 liber (3402 kg) nebo větší; a
- Velké letouny definované v rozhodnutí č. 2003/11/RM výkonného ředitele Agentury (CS-25), do jejichž předpisové základny je zahrnut CS-25 Amendment 1 nebo pozdější.

B) Dotčené organizace:

- Organizace oprávněné podle M.A. Hlavy G zapojené do řízení zachování letové způsobilosti letounů uvedených v odst. A).
- Příslušné úřady odpovědné za dozor (podle bodu M.B.704) letounů uvedených v odst. A) a organizací oprávněných podle M.A. Hlavy G uvedených v tomto odst. B).

C) Osoby z dotčených organizací, které by měly absolvovat výcvik:Pouze fáze 1:

- Vedoucí jakosti a personál jakosti.
- Personál příslušného úřadu odpovědný za dozor (podle bodu M.B.704) letounů uvedených v odst. A) a organizací schválených podle M.A. Hlavy G uvedených v odst. B).

Fáze 1 + fáze 2 a pokračovací výcvik:

- Personál organizace oprávněné podle M.A. Hlavy G zapojený do řízení zachování letové způsobilosti a kontrol letounů uvedených v odst. A).

D) Všeobecné požadavky pro výcvikové kurzy:Fáze 1 – Obecný přehled

Výcvik by měl být absolvován před tím, než osoba začíná pracovat bez dohledu, ale nejpozději do 6 měsíců po nástupu pracovníka do organizace. Osoby, které již absolvovaly kurz Úroveň 1 (Seznamovací výcvik) v souladu s Dodatkem XII rozhodnutí výkonného ředitele č. 2007/001/R již vyhovují požadavku Fáze 1.

Druh: Mělo by se jednat o obecný kurz, který obsahuje základní prvky daného předmětu. Může mít formu výcvikového bulletinu nebo jiného materiálu pro samostudium nebo informativního semináře. Je požadován podpis čtenáře/posluchače, aby bylo zaručeno, že osoba dokončila výcvik.

Úroveň: Mělo by se jednat o kurz na úrovni obecného seznámení, který obsahuje hlavní prvky daného předmětu.

Cíle:

Účastník výcviku by měl po dokončení kurzu:

1. být seznámen se základními prvky problematiky bezpečnosti palivových nádrží (FTS).

2. být schopen jednoduše popsat vývoj a prvky vyžadující ohled na bezpečnost, pomocí běžně používaných slov a uvedením příkladů nevyhovění.
3. být schopen používat charakteristické pojmy.

Obsah: Kurz by měl zahrnovat:

- krátké shrnutí dosavadního vývoje, které uvádí příklady leteckých nehod a incidentů souvisejících s FTS,
- popis konceptu bezpečnosti palivových nádrží a CDCCL,
- několik příkladů dokumentace výrobců, která uvádí položky CDCCL,
- typické závady související s FTS,
- několik příkladů údajů pro opravy publikovaných držitelem Typového osvědčení,
- několik příkladů pokynů pro údržbu kvůli prohlídce.

Fáze 2 – Podrobný výcvik

Příslušný úřad může povolit flexibilní období, které by organizacím dovolilo ustanovit nezbytné kurzy a personálu poskytnout výcvik, při zohlednění výcvikového plánu/prostředků/metod výcviku dané organizace. Toto flexibilní období by nemělo přesáhnout 31. prosinec 2010.

Osoby, které již absolvovaly kurz Úrovně 2 (Podrobný výcvik) v souladu s Dodatkem XII rozhodnutí výkonného ředitele č. 2007/001/R buď od organizace oprávněné podle M.A.Hlavy G nebo od organizace pro výcvik podle Části-147, již vyhovují požadavku Fáze 2, kromě pokračovacího výcviku.

Personál by měl výcvik Fáze 2 absolvovat do 31. prosince 2010, nebo do 12 měsíců po nástupu do organizace, podle toho co nastane později.

Druh: Mělo by se jednat o detailní interní nebo externí kurz. Neměl by mít formu výcvikového bulletinu nebo samostudia. Na konci kurzu by mělo být požadováno přezkoušení, které by mělo mít formu otázek s možností výběru z více odpovědí a hranice pro hodnocení „uspěl“ by měla být 75 %.

Úroveň: Mělo by se jednat o podrobný kurz teoretických a praktických prvků daného předmětu.

Výcvik může být získán buď:

- ve vhodných provozních prostorech, které jsou vybaveny příklady letadlových celků, systémů a součástí dotýkajících se problematiky FTS. Doporučuje se využívání filmů, obrázků a praktických příkladů vztahujících se k FTS; nebo
- absolvováním dálkového kurzu (výcvik založený na metodě e-learning nebo počítačový kurz), který obsahuje filmový záznam, splňující záměr daných cílů a obsah uvedený níže. Výcvik založený na metodě e-learning nebo počítačový kurz by měl splňovat následující kritéria:
 - průběžný proces vyhodnocování by měl zajistit efektivnost výcviku a jeho relevantnost;
 - některé otázky ve středně pokročilé úrovni by měly být navrženy tak, aby bylo zajištěno, že je účastník kurzu oprávněný přejít na další úroveň;
 - obsah a výsledky přezkoušení by měly být zaznamenány;
 - měl by být zajištěn osobní nebo dálkový přístup k instruktorovi v případě požadované podpory.

Za přijatelné vyhovění se považuje pro Fázi 2 kurz v době trvání 8 hodin.

Probíhá-li kurz v učebně, měl by být instruktor velice dobře seznámen s údaji uvedenými v odst. „Cíle (viz níže)“ a „Zásady (viz bod E)“. Aby byl instruktor seznámen, měl by sám absolvovat podobný kurz v učebně a navíc některé lekce vztahující se k daným předmětům.

Cíle:

Účastník výcviku by měl po dokončení kurzu:

- získat znalosti o historii událostí souvisejících s problematikou FTS a znalosti teoretických a praktických prvků daného předmětu; měl by získat přehled o předpisech FAA známých jako SFAR (Special FAR) 88 a JAA TGL 47 (Temporary Guidance Leaflet); měl by být schopen podat podrobný popis koncepce Položek omezujících letovou způsobilost (ALI) v systému palivových nádrží (včetně Omezení řízení konfigurace kritického návrhu (CDCCL)) a používat teoretické zásady a specifické příklady;
- získat schopnost kombinovat a používat samostatné prvky znalostí logickým a vyčerpávajícím způsobem;
- získat znalosti o tom, jak výše uvedené položky ovlivňují letadlo;
- být schopen určit z dokumentace výrobce letadlové celky nebo součásti letadla podléhající FTS;
- být schopen plánovat dané opatření nebo aplikovat Servisní bulletin a Příkaz k zachování letové způsobilosti.

Obsah: Viz zásady popsané v odst. E).

Pokračovací výcvik:

Organizace by měla zajistit, že je pokračovací výcvik prováděn každé 2 roky. Osnova programu výcviku odkazovaná v části „Výcvik“ Výkladu organizace řízení zachování letové způsobilosti (CAME) by měla zahrnovat doplňkovou osnovu pro tento pokračovací výcvik.

Pokračovací výcvik může být kombinován s výcvikem Fáze 2 na učebně nebo dálkovým způsobem.

Pokračovací výcvik by měl být aktualizován, kdykoliv jsou vydány nové pokyny vztahující se k materiálu, nářadím, dokumentaci a příkazům výrobce nebo příslušného úřadu.

E) Zásady pro přípravu obsahu kurzů Fáze 2

Následující zásady by měly být brány v úvahu při vytváření programu výcviku Fáze 2:

- a) porozumění vývoji a konceptu bezpečnosti palivových nádrží,
- b) jakým způsobem může technik údržby rozpoznat, vykládat si a zacházet se zlepšeními v pokynech pro zachování letové způsobilosti, které byly nebo mají být vytvořeny s ohledem na systémy palivových nádrží,
- c) uvědomování si jakýchkoliv rizik, zvláště pokud práce probíhají na palivovém systému a pokud je zastavěn systém omezující hořlavost, který využívá dusík.

Odstavce a), b) a c) výše by měly být začleněny do programu výcviku, který se zabývá následujícími tématy:

i) teoretickými důvody vzniku rizik spojených s bezpečností palivových nádrží: výbuchy/vzplanutí směsí paliva a vzduchu, chování těchto směsí v leteckém prostředí, účinky teploty a tlaku, energie potřebná ke vznícení, atd., tzv. „trojúhelník ohně“ (fire triangle) – vysvětlení 2 přístupů k prevenci výbuchu/vzplanutí:

(1) prevence zdrojů vznícení, a

(2) omezování hořlavosti;

ii) významnými leteckými nehodami spojenými se systémy palivových nádrží, vyšetřováním leteckých nehod a jejich závěry;

iii) dokumenty SFAR 88 (FAA) a Interim Policy INT POL 25/12 (JAA): iniciativa a cíle programu prevence vznícení, určování nebezpečných podmínek a jejich náprava, soustavné zlepšování údržby palivových nádrží;

iv) stručným vysvětlením konceptů, které mají být využívány: výsledky dokumentů SFAR 88 (FAA) a INT/POL 25/12 (JAA): modifikace, položky omezující letovou způsobilost, CDCCL;

v) zdroji souvisejících informací, jak tyto informace používat a interpretovat v různých pokynech pro zachování letové způsobilosti (příručky údržby letadla, příručky údržby letadlových celků, ...);

vi) bezpečností palivových nádrží během údržby: postupy pro vstup do palivových nádrží a výstup z nich, čisté pracovní prostředí, co je myšleno řízením konfigurace, oddělování vodičů, spojování letadlových celků, atd.;

vii) systémy omezování hořlavosti, jsou-li zastavěny: důvod pro jejich používání, jejich účinky, rizika pro údržbu spojená se systémem omezování hořlavosti (FRS – Flammability Reduction System), který využívá dusík, bezpečnostní opatření při údržbě/práci s FRS;

viii) zaznamenanými činnostmi údržby, opatřeními údržby a výsledky prohlídek.

Výcvik by měl zahrnovat dostatečný počet příkladů závad a souvisejících oprav, požadovaných údaji pro údržbu publikovanými držiteli Typového/Doplňkového typového osvědčení.

F) Schválení výcviku

Schválení programu počátečního a pokračovacího výcviku a obsahu přezkoušení může být organizací oprávněnou podle M.A. Hlavy G dosaženo změnou výkladu CAME. Úpravy CAME by měly být schváleny způsobem požadovaným bodem M.A.704(b). Změny CAME nezbytné ke splnění obsahu tohoto rozhodnutí by měly být provedeny a zavedeny v časovém období požadovaném příslušným úřadem.]

[Rozhodnutí č. 2009/006/R, 31. 03. 2009]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

[Dodatek XIII k AMC M.A.712(f)]**Kontroly organizace mohou nahradit úplný systém jakosti v souladu s ustanoveními M.A.712(f) a AMC M.A.712(f) a jak je předepsáno ve Výkladu řízení zachování letové způsobilosti (CAME)**

V závislosti na složitosti malé organizace (počet a typ letadel, počet různých letadlových parků, práva k provádění kontrol letové způsobilosti, atd.) se může systém kontroly organizace měnit od systému, který využívá principy a postupy systému jakosti (kromě požadavku nezávislosti) až po zjednodušený systém přizpůsobený méně složité organizaci a řízeným letadlům.

Systém kontroly organizace by měl mít minimálně následující typické části, které by měly být popsány v CAME:

a) Určení osoby odpovědné za program kontroly organizace.

Obvykle by touto osobou měl být odpovědný vedoucí, pokud nepřevéde tuto odpovědnost na osobu(y) podle bodu M.A.706(c) (jednu z nich).

b) Určení osoby(osob) odpovědné(odpovědných) za provádění kontroly organizace a určení kvalifikačních kritérií pro ni(ně).

Tyto osoby by měl mít dokonalou znalost předpisů a postupů organizace k řízení zachování letové způsobilosti (CAMO). Měly by mít také přehled v provádění auditů, získaný pomocí výcviku nebo praxe (nejlépe jako auditor, nebo také prostřednictvím možné aktivní účasti na několika auditech provedených příslušným úřadem).

c) Rozpracování programu kontroly organizace:

- Seznam(y) kontrol, které pokrývají všechny položky nezbytné k tomu, aby bylo zajištěno, že organizace předala bezpečný výrobek a plní daný předpis. Všechny postupy popsané v CAME by měly být pokryty.
- Plán provedení kontroly položek na seznamu kontrol. Každá položka by měla být kontrolována alespoň každých 12 měsíců. Organizace se může rozhodnout provést jednu úplnou roční kontrolu nebo několik dílčích kontrol.

d) Provedení kontroly organizace:

Každá položka seznamu kontrol by měla být řešena za použití vhodné kombinace:

- Přezkoumání záznamů, dokumentace, atd.
- Namátkových kontrol letadel, na jejichž řízení je uzavřena smlouva.
- Dotazování zapojeného personálu.
- Přezkoumání nesrovnalostí a interních hlášení o problémech (např. hlášené problémy při používání stávajících postupů a nářadí, soustavné odchylování od postupů, atd.).
- Přezkoumání stížností/reklamací podaných zákazníkem.

e) Řízení nálezů a hlášení událostí.

- Všechny nálezy by měly být zaznamenány a oznámeny dotčeným osobám.
- Všechny nálezy úrovně 1, ve smyslu bodu M.A.716(a), by měly být neprodleně oznámeny příslušnému úřadu a pro letadla v provozu by měla být neprodleně přijata veškerá nezbytná opatření.
- Všechna hlášení událostí by měla být přezkoumána s cílem průběžného zlepšování systému pomocí určení možných nápravných a preventivních opatření. Toto přezkoumání by mělo být provedeno proto, aby se zjistily předchozí ukazatele (např. hlášené problémy při používání stávajících postupů a nářadí, soustavné odchylování od postupů, nebezpečné chování, atd.) a neuvažované varovné ukazatele, rozpoznané a vhodně řízené před událostí, které mohly vést k nechtěné události, které se má předejít.
- Nápravná a preventivní opatření by měla být schválena osobou odpovědnou za program kontroly organizace a měla by být zavedena ve stanoveném časovém období.

- Jakmile je osoba odpovědná za program kontroly organizace přesvědčena, že je nápravné opatření účinné, mělo by být zaznamenáno uzavření nálezu společně se shrnutím nápravného opatření.
- Odpovědný vedoucí by měl být informován o významných nálezech a pravidelně o souhrnných výsledcích programu kontroly organizace.

Následuje typický příklad zjednodušeného seznamu kontrol pro kontrolu organizace, **který má být dle potřeby přizpůsoben, aby pokryl postupy Organizace k řízení zachování letové způsobilosti (CAMO):**

1. – Rozsah práce

- Všechna letadla, na jejichž řízení letové způsobilosti byla uzavřena smlouva, jsou zapsána na formuláři 14.
- Rozsah práce v CAME není v rozporu s formulářem 14.
- Nebyla provedena žádná práce, která by byla mimo rozsah formuláře 14 a CAME.
- Je důvod, aby organizace zachovávala v rozsahu oprávnění typy letadel, které již nejsou řízeny v rámci smluvních závazků?

2. – Stav letové způsobilosti letadlového parku

- Vykazuje stav letové způsobilosti (Příkaz k zachování letové způsobilosti, program údržby, letadlové celky s omezenou provozní lhůtou, odložená údržba, platnost ARC) nějaké položky s uplynulou lhůtou? Jestliže ano, jsou letadla vyřazena z provozu?

3. – Program údržby letadla

- Zkontrolujte, zda byly (nebo budou) všechny revize Instrukcí pro letovou způsobilost vydané držitelem TC/STC, od poslední revize, zapracovány v programu údržby, pokud není příslušným úřadem schváleno jinak.
- Byl program údržby upraven s ohledem na veškeré modifikace a opravy, které mají na program údržby vliv?
- Byly všechny změny programu údržby schváleny na správné úrovni (příslušný úřad nebo nepřímé schválení)?
- Odráží stav vyhovění programu údržby poslední schválený program údržby?
- Byly odchylky a tolerance při používání programu údržby vhodně řízeny a schváleny?

4. – Příkazy k zachování letové způsobilosti (a další závazná opatření vydaná příslušným úřadem)

- Byly všechny Příkazy k zachování letové způsobilosti (ADs) vydané od poslední kontroly zapracovány do stavu ADs?
- Odráží stav AD správně obsah AD: použitelnost, datum vyhovění, pravidelnost? (namátková kontrola ADs)

5. – Modifikace/opravy

- Jsou všechny modifikace/opravy uvedené v odpovídajícím stavu schválené v souladu s M.A.304? (namátková kontrola modifikací/oprav).
- Byly všechny modifikace/opravy provedené od poslední kontroly začleněny do odpovídajícího stavu? (namátková kontrola technických deníků letadel/letadlových celků).

6. – Vztahy s vlastníky/provozovateli

- Byla smlouva, která pokrývá všechna letadla jejichž letová způsobilost je řízena CAMO, podepsána s každým externím vlastníkem/provozovatelem?
- Plnili vlastníci/provozovatelé, s nimiž je uzavřena smlouva, své povinnosti vyplývající ze smlouvy? Je-li to vhodné, zkontrolujte zda:
 - Jsou správně prováděny předletové prohlídky? (dotazování pilotů)

- Je správně používán technický deník nebo rovnocenný dokument (záznam letových hodin/cyklů, hlášení závad pilotovi, určení následné údržby, atd.)?
- Byly lety prováděny se zpožděnou údržbou nebo se závadami, které nebyly řádně odstraněny nebo odloženy? (namátková kontrola záznamů letadel)
- Byla údržba prováděna bez oznámení organizaci CAMO? (namátková kontrola záznamů letadel, dotazování vlastníka/provozovatele)

7. – Personál

- Zkontrolujte, zda jsou stávající odpovědný vedoucí a ostatní jmenované osoby správně uvedené ve schváleném CAME.
- Jestliže se snížil počet personálu nebo došlo k nárůstu činností, zkontrolujte, zda je počet zaměstnanců dostatečný.
- Zkontrolujte, zda byla kvalifikace nového personálu (nebo personálu s novými funkcemi) vhodně posouzena.
- Zkontrolujte, zda personál absolvoval výcvik, je-li to nezbytné, který by pokrýval změny v(ve):
 - předpisech;
 - publikacích příslušného úřadu;
 - CAME a souvisejících postupech;
 - výrobcích v rozsahu práce;
 - údajích pro údržbu (významné Příkazy k zachování letové způsobilosti, Servisní bulletiny, změny Instrukcí pro zachování letové způsobilosti, atd.)

8. – Smluvní údržba

- Namátková kontrola záznamů údržby:
 - existence a přiměřenosti pracovní zakázky;
 - údajů obdržených od organizace k údržbě:
 - Platného Osvědčení o uvolnění do provozu (CRS), včetně jakékoliv odložené závady;
 - Seznamu sejmутého a zastavěného vybavení a kopie souvisejícího formuláře 1 nebo rovnocenného dokumentu.
- Získejte kopii platného Osvědčení o oprávnění (formulář 3) smluvní organizace k údržbě.

9. – Technické záznamy a uchovávání záznamů

- Byla osvědčení (formulář 1 a Osvědčení o shodě) správně shromážděna a zaznamenána?
- Proveďte namátkovou kontrolu technických záznamů, aby byla zajištěna úplnost a uchování během příslušných období.
- Je uchovávání digitalizovaných údajů řádně zabezpečeno?

10. – Postupy hlášení událostí

- Zkontrolujte, zda je hlášení prováděno správně,
- Opatření jsou přijata a zaznamenána.

11. – Kontrola letové způsobilosti]

[Rozhodnutí č. 2008/013/R, 19. 12. 2008]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Dodatek XIV

[]

[Rozhodnutí č. 2013/034/R, 21. 12. 2013]

[Rozhodnutí č. 2013/025/R, 20. 09. 2013]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**PŘÍLOHA VI
(PORADENSKÝ MATERIÁL K ČÁSTI-M)**

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

[GM1 M.B.303(b) Sledování zachování letové způsobilosti letadla*]

KLÍČOVÉ RIZIKOVÉ PRVKY

Klíčové rizikové prvky (KRE) určují rozsah zachování letové způsobilosti. Seznam KRE je určen k tomu, aby stanovoval základ pro plánování a řízení programu posudků ACAM. To zajistí, že program pokrývá všechny aspekty zachování letové způsobilosti. Přestože se nepožaduje, aby byly během dané kontroly pokryty všechny klíčové rizikové prvky (KRE), je potřeba, aby program posudků ACAM zajistil, že nedojde k žádnému opomenutí, tzn. že by některý klíčový rizikový prvek (KRE) nikdy nebyl podroben kontrole.

* Viz Dodatky k Části M – Dodatek III k GM1 M.B.303(b)]

[Rozhodnutí č. 2013/005/R, 29. 03. 2013]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

GM k Dodatku II k Části-M
Použití formuláře 1 EASA pro údržbu**Formulář 1 EASA Blok 12 „Poznámky“**

Příklady údajů, které mají být, podle vhodnosti, zapsány v tomto bloku:

- Používaná dokumentace údržby, včetně uvedení odpovídající změny, pro veškerou prováděnou práci a nejen tu, kterou uvádí zápis v bloku 11.
Prohlášení jako je „v souladu s CMM“ není přípustné.
- Metody nedestruktivního zkoušení (NDT) s použitou příslušnou dokumentací, pokud s metodami souvisí.
- Vyhovění příkazům k zachování letové způsobilosti nebo servisním bulletinům.
- Prováděné opravy.
- Prováděné modifikace.
- Zastavěné náhradní součásti.
- Stav součástí s omezenou životností.
- Omezení skladovatelnosti.
- Odchylky od zakázek zákazníka.
- Prohlášení o uvolnění ke splnění požadavků údržby zahraničního úřadu pro civilní letectví.
- Informace potřebné pro doložení zásilky s nedostatky nebo opětovné kompletace po doručení.
- Odkazy napomáhající vysledovatelnosti, jako jsou čísla dávek.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

AMC a GM k Části 145

AMC A GM K ČÁSTI 145**OBSAH****Přijatelné způsoby průkazu k Části 145****ODDÍL A – Technické požadavky**

		AMC – A – 1
[AMC 145.1	—	AMC – A – 1]
AMC 145.A.10	Rozsah	AMC – A – 1
AMC 145.A.15	Žádost	AMC – A – 2
AMC 145.A.20	Podmínky oprávnění	AMC – A – 2
AMC 145.A.25(a)	Požadavky na provozní prostory	AMC – A – 3
AMC 145.A.25(b)	Požadavky na provozní prostory	AMC – A – 3
AMC 145.A.25(d)	Požadavky na provozní prostory	AMC – A – 3
AMC 145.A.30(a)	Požadavky na personál	AMC – A – 3
AMC 145.A.30(b)	Požadavky na personál	AMC – A – 4
AMC 145.A.30(c)	Požadavky na personál	AMC – A – 4
AMC 145.A.30(d)	Požadavky na personál	AMC – A – 4
AMC 1 145.A.30(e)	Požadavky na personál	AMC – A – 5
AMC 2 145.A.30(e)	Požadavky na personál	AMC – A – 7
AMC 3 145.A.30(e)	Požadavky na personál	AMC – A – 8
AMC 4 145.A.30(e)	Požadavky na personál	AMC – A – 8
AMC 145.A.30(f)	Požadavky na personál	AMC – A – 8
AMC 145.A.30(g)	Požadavky na personál	AMC – A – 9
AMC 145.A.30(h)[]	Požadavky na personál	AMC – A – 10
AMC 145.A.30(j)(4)	Požadavky na personál	AMC – A – 11
AMC 145.A.30(j)(5)	Požadavky na personál	AMC – A – 12
AMC 145.A.30(j)(5)(i)	Požadavky na personál	AMC – A – 12
AMC 145.A.30(j)(5)(ii)	Požadavky na personál	AMC – A – 13
AMC 145.A.35(a)	Osvědčující personál a podpurný personál []	AMC – A – 13
AMC 145.A.35(b)	Osvědčující personál a podpurný personál []	AMC – A – 14
[AMC 145.A.35(c)	Osvědčující personál a podpurný personál	AMC – A – 14]
AMC 145.A.35(d)	Osvědčující personál a podpurný personál []	AMC – A – 14
AMC 145.A.35(e)	Osvědčující personál a podpurný personál []	AMC – A – 15
AMC 145.A.35(f)	Osvědčující personál a podpurný personál []	AMC – A – 15
AMC 145.A.35(j)	Osvědčující personál a podpurný personál []	AMC – A – 15
[AMC 145.A.35(n)	Osvědčující personál a podpurný personál	AMC – A – 16]
[AMC 145.A.35(o)	Osvědčující personál a podpurný personál	AMC – A – 16]
AMC 145.A.40(a)	Vybavení, nářadí a materiál	AMC – A – 17
AMC 145.A.40(b)	Vybavení, nářadí a materiál	AMC – A – 17
AMC 145.A.42(a)	Přejímka letadlových celků	AMC – A – 17
AMC 145.A.42(b)	Přejímka letadlových celků	AMC – A – 18
AMC 145.A.42(c)	Přejímka letadlových celků	AMC – A – 18
AMC 145.A.42(d)	Přejímka letadlových celků	AMC – A – 19
AMC 145.A.45(b)	Údaje pro údržbu	AMC – A – 20
AMC 145.A.45(c)	Údaje pro údržbu	AMC – A – 21
AMC 145.A.45(d)	Údaje pro údržbu	AMC – A – 21
AMC 145.A.45(e)	Údaje pro údržbu	AMC – A – 21
AMC 145.A.45(f)	Údaje pro údržbu	AMC – A – 22
AMC 145.A.45(g)	Údaje pro údržbu	AMC – A – 22
AMC 145.A.47(a)	Produkční plánování	AMC – A – 22
AMC 145.A.47(b)	Produkční plánování	AMC – A – 23
AMC 145.A.47(c)	Produkční plánování	AMC – A – 23
AMC 145.A.50(a)	Osvědčování údržby	AMC – A – 23

AMC 145.A.50(b)	Osvědčování údržby	AMC – A – 23
AMC č. 1 k 145.A.50(d)	Osvědčování údržby	AMC – A – 24
AMC č. 2 k 145.A.50(d)	Osvědčování údržby	AMC – A – 24
AMC 145.A.50(e)	Osvědčování údržby	AMC – A – 28
AMC 145.A.50(f)	Osvědčování údržby	AMC – A – 28
AMC 145.A.55(c)	Záznamy o údržbě	AMC – A – 28
AMC 145.A.60(a)	Hlášení událostí	AMC – A – 28
AMC 145.A.60(b)	Hlášení událostí	AMC – A – 29
AMC 145.A.65(a)	Politika bezpečnosti a jakosti, postupy údržby a systém jakosti	AMC – A – 29
AMC 145.A.65(b)	Politika bezpečnosti a jakosti, postupy údržby a systém jakosti	AMC – A – 29
AMC 145.A.65(b)(2)	Politika bezpečnosti a jakosti, postupy údržby a systém jakosti	AMC – A – 29
AMC 145.A.65(b)(3)	Politika bezpečnosti a jakosti, postupy údržby a systém jakosti	AMC – A – 30
AMC 145.A.65(c)(1)	Politika bezpečnosti a jakosti, postupy údržby a systém jakosti	AMC – A – 31
AMC 145.A.65(c)(2)	Politika bezpečnosti a jakosti, postupy údržby a systém jakosti	AMC – A – 32
AMC 145.A.70(a)	Výklad organizace údržby	AMC – A – 33
AMC 145.A.75(b)	Práva organizace	AMC – A – 37
AMC 145.A.80	Omezení organizace	AMC – A – 39

ODDÍL B – Postupy pro příslušné úřady

		AMC – B – 1
AMC 145.B.10(1)	Příslušný úřad – Všeobecně	AMC – B – 1
AMC 145.B.10(3)	Příslušný úřad – Kvalifikace a výcvik	AMC – B – 1
AMC 145.B.10(4)	Příslušný úřad – Postupy	AMC – B – 2
AMC 145.B.20(1)	První oprávnění	AMC – B – 2
AMC 145.B.20(2)	První oprávnění	AMC – B – 2
AMC 145.B.20(3)	První oprávnění	AMC – B – 2
AMC 145.B.20(5)	První oprávnění	AMC – B – 3
AMC 145.B.20(6)	První oprávnění	AMC – B – 3
AMC 145.B.25(1)	Vydání oprávnění	AMC – B – 3
AMC 145.B.25(2)	Vydání oprávnění	AMC – B – 4
AMC 145.B.25(3)	Vydání oprávnění	AMC – B – 4
AMC 145.B.30(1)	Zachování oprávnění	AMC – B – 4
AMC 145.B.30(2)	Zachování oprávnění	AMC – B – 4
AMC 145.B.35	Změny	AMC – B – 4
AMC 145.B.35(1)	Změny	AMC – B – 4
AMC 145.A.35(2)	Změny organizace	AMC – B – 5
AMC 145.B.40	Změny Výkladu organizace údržby (MOE)	AMC – B – 5
AMC 145.B.50(a)	Nálezy	AMC – B – 5
AMC 145.B.50(b)	Nálezy	AMC – B – 5
AMC 145.B.55	Uchovávání záznamů	AMC – B – 6
AMC k Dodatku III	Oprávnění organizace k údržbě podle Přílohy II (Části-145)	AMC k Dod. III – 1
Dodatek I k AMC 145.B.20(1)	Formulář 4 EASA	Dod. I – 1
Dodatek II k AMC 145.B.20(5)	Formulář 6 EASA	Dod. II – 1
Dodatek III k AMC 145.A.15	Formulář 2 EASA	Dod. III – 1
Dodatek IV k AMC 145.A.30(e) a AMC 145.B.10(3)	Výcvik týkající se bezpečnosti palivových nádrží	Dod. IV – 1

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

Poradenský materiál k Části 145

ODDÍL A – Technické požadavky		GM – A – 1
GM 145.A.10	Rozsah	GM – A – 1
GM [1]145.A.30(e)	Požadavky na personál (Osnova pro počáteční výcvik lidských činitelů)	GM – A – 2
[GM 2 145.A.30(e)]	Postup hodnocení způsobilosti	GM – A – 4]
[GM 3 145.A.30(e)]	Vzor pro záznam praxe/výcviku	GM – A – 6]
GM 145.A.30(j)(4)	Požadavky na personál (Letová posádka)	GM – A – 8
GM 145.A.50(d)	Formulář 1 EASA Blok 12 „Poznámky“	GM – A – 9
GM 145.A.55(a)	Záznamy o údržbě	GM – A – 10
GM145.A.60(a)	Hlášení událostí	GM – A – 10
GM145.A.60(c)	Hlášení událostí	GM – A – 10
GM 145.A.65(c)(1)	Politika bezpečnosti a jakosti, postupy údržby a systém jakosti	GM – A – 11
GM 145.A.70(a)	Výklad organizace údržby	GM – A – 12

[Rozhodnutí č. 2011/011/R, 05. 12. 2011]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

PŘÍLOHA II
(PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU K ČÁSTI-145)

ODDÍL A – Technické požadavky**[AMC 145.1**

Příslušným úřadem může být ministerstvo, vnitrostátní letecký úřad, nebo jakýkoliv letecký orgán jmenovaný členským státem a se sídlem v tomto členském státě. Členský stát může jmenovat více než jeden příslušný úřad, aby pokryl různé oblasti odpovědnosti, pokud rozhodnutí o jmenování obsahuje seznam kompetencí každého úřadu a pro každou danou oblast odpovědnosti existuje pouze jeden odpovědný příslušný úřad.]

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

AMC 145.A.10**Rozsah**

1. *Traťová údržba* by měla být chápána jako jakákoliv údržba, která je prováděna před letem tak, aby bylo zajištěno, že je letadlo způsobilé pro zamýšlený let.

a) *Traťová údržba* může zahrnovat:

- Vyhledávání závad
- Odstraňování závad
- Výměnu letadlových celků za použití externího zkušebního zařízení, jestliže je to požadováno. Výměna letadlových celků může zahrnovat letadlové celky takové, jako jsou motory a vrtule.
- Plánovanou údržbu a/nebo kontroly včetně vizuálních prohlídek, které budou zjišťovat zřejmé neuspokojivé podmínky/neshody, ale nebudou požadovat rozsáhlé hluboké prohlídky. Toto může též zahrnovat vnitřní uspořádání, systémy a položky pohonné jednotky, které jsou viditelné skrze pohotovostní kryty/dveře.
- Bezvýznamné opravy a modifikace, které nevyžadují rozsáhlou demontáž a mohou být provedeny jednoduchými prostředky.

b) V dočasných nebo příležitostných případech (Příkazy k zachování letové způsobilosti, Servisní bulletiny) může vedoucí jakosti přijmout úkoly údržby na technické základně, které mají být provedeny organizací provádějící traťovou údržbu, za předpokladu, že jsou splněny všechny požadavky tak, jak jsou stanoveny příslušným úřadem.

c) Úkoly údržby spadající mimo tato kritéria jsou pokládány za úkoly *údržby na základně*.

d) Letadlo udržované v souladu s „progresivními“ typovými programy by mělo být individuálně hodnoceno ve vztahu k tomuto odstavci. V zásadě, rozhodnutí povolit některé „progresivní kontroly“, které je třeba provádět, by mělo být dáno zhodnocením toho, že všechny úkoly v rámci určité kontroly mohou být provedeny bezpečně podle požadovaných norem na zamýšlené stanici traťové údržby.

2. Tam, kde organizace používá provozní prostory jak uvnitř, tak vně členského státu, takové jako satelitní zařízení, subdodavatele, traťové stanice atd., takové provozní prostory mohou být začleněny do oprávnění, aniž by byly označeny v Osvědčení o oprávnění, za předpokladu, že Výklad organizace údržby tato zařízení určuje a obsahuje postupy pro řízení takových provozních prostorů a příslušný úřad je přesvědčen o tom, že tato zařízení tvoří nedílnou součást organizace oprávněné k údržbě.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC 145.A.15**Žádost**

Formou a způsobem stanoveným příslušným úřadem znamená, že by žádost měla být zpracována na formuláři 2 EASA [(obsaženo v Dodatku III k AMC k Části-145)].

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC 145.A.20**Podmínky oprávnění**

Následující tabulka určuje kapitolu specifikace ATA 2200 pro zařazení letadlového celku kategorie C. [Pokud příručka pro údržbu (nebo rovnocenný dokument) nevychází z kapitol ATA, odpovídající předměty i přesto platí pro příslušnou kvalifikaci C.]

TŘÍDA	KVALIFIKACE	KAPITOLY ATA
LETADLOVÉ CELKY JINÉ NEŽ CELÉ MOTORY NEBO APU	C1 Klimatizace a přetlak.	21
	C2 Aut. řízení letadla	22
	C3 Komunikace a navigace	23 – 34
	C4 Dveře – Otvory	52
	C5 Elektrické zdroje a osvětlení	24 – 33 [– 85]
	C6 Vybavení	25 – 38 – 44 – 45 – 50
	C7 Motor – APU	49 – 71 – 72 – 73 – 74 – 75 – 76 – 77 – 78 – 79 – 80 – 81 – 82 – 83
	C8 Řízení letu	27 – 55 – 57.40 – 57.50 – 57.60 – 57.70
	C9 Palivo	28 – 47
	C10 Vrtulníky – Rotory	62 – 64 – 66 – 67
	C11 Vrtulník – Transmise	63 – 65
	C12 Hydraulika	29
	C13 Indikační a záznamové systémy	31 – 42 – 46
	C14 Přistávací zařízení	32
	C15 Kyslík	35
	C16 Vrtule	61
	C17 Pneumatické a podtlakové systémy	36 – 37
	C18 Ochrana proti námraze/ dešti/ požáru	26 – 30
	C19 Okna	56
	C20 Konstrukce draku	53 – 54 – 57.10 – 57.20 – 57.30
	C21 Vodní přítěž	41
	C22 Zvýšení tahu	84

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC 145.A.25(a)**Požadavky na provozní prostory**

1. Tam, kde hangár není majetkem organizace, může být nezbytné předložit doklad o pronájmu. Kromě toho by měl být prokázán dostatečný prostor v hangáru pro vykonávání plánované údržby na technické základně, a to zpracováním plánu prohlídek letadel v hangáru odpovídajícího programu údržby. Plán prohlídek letadel v hangáru by měl být pravidelně aktualizován.
2. Ochrana před povětrnostními vlivy se vztahuje k obvyklým převládajícím místním povětrnostním vlivům, které se mohou vyskytnout během libovolného dvanáctiměsíčního období. Konstrukce hangáru pro letadla a dílny pro údržbu letadlových celků by měla zabránit vnikání deště, krupobití, námrazy, sněhu, větru, prachu atd. Podlahy hangáru pro letadla a dílny pro letadlové celky by měly být opatřeny povrchovou úpravou k omezení vzniku prachu.
3. Hangáry nejsou pro traťovou údržbu letadel nezbytné, ale doporučuje se, aby byla doložena možnost použití hangáru během nepříznivého počasí pro plánované práce malého rozsahu a pro časově náročné odstraňování závad.
4. Personálu údržby letadel by měl být poskytnut prostor, kde by mohl studovat pokyny pro údržbu a řádným způsobem vyplnit záznamy údržby.

AMC 145.A.25(b)**Požadavky na provozní prostory**

Je přijatelné sloučit kterékoliv nebo všechny výše uvedené požadavky do jedné kanceláře za předpokladu, že personál bude mít dostatečný prostor pro vykonávání přidělených úkolů.

[Navíc by měl mít personál údržby, jako součást kancelářských prostor, stanovený prostor, kde může studovat instrukce údržby a vyplňovat záznamy údržby řádným způsobem.]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC 145.A.25(d)**Požadavky na provozní prostory**

1. Skladovací prostory pro provozuschopné letadlové celky by měly být čisté, dobře větrané, suché a udržované na stálé teplotě pro omezení účinků kondenzace. Pro ty letadlové celky, které jsou uvedeny ve zveřejněných doporučeních, by měla být dodržována skladovací doporučení [výrobce].
[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]
2. Skladové regály by měly být dostatečně pevné, aby udržely letadlové celky a aby zajistily dostatečnou podporu pro velké letadlové celky tak, aby během skladování nedošlo k jejich deformaci.
3. Veškeré letadlové celky, pokud je to proveditelné, by měly zůstat zabaleny v ochranných obalech, pro snížení nebezpečí jejich poškození nebo koroze v průběhu skladování.

AMC 145.A.30(a)**Požadavky na personál**

Co se týče odpovědného vedoucího, je jím běžně míněn výkonný ředitel organizace oprávněné k údržbě, který na základě svého postavení má celkovou (zejména finanční) odpovědnost za funkci organizace. Odpovědný vedoucí může být odpovědným vedoucím pro více než jednu organizaci a není požadováno, aby byl nezbytně znalý technických záležitostí, pokud Výklad organizace údržby určuje zásady údržby. Jestliže odpovědný vedoucí není výkonný ředitel, potom příslušný úřad bude požadovat ujištění, že tento odpovědný vedoucí má přímý přístup k výkonnému řediteli a má na údržbu „dostatek finančních prostředků“.

AMC 145.A.30(b)**Požadavky na personál**

1. Činnosti podle Části-145 lze rozdělit pod jednotlivé vedoucí nebo je jakýmkoliv způsobem spojovat v závislosti na velikosti organizace.
2. Organizace by v závislosti na rozsahu oprávnění měla mít vedoucího údržby na technické základně, vedoucího traťové údržby, vedoucího dílen a vedoucího jakosti. Každý z nich by měl podávat hlášení odpovědnému vedoucímu s výjimkou malých organizací oprávněných k údržbě podle Části-145, u kterých může být kterýkoli vedoucí také odpovědným vedoucím, pokud to stanoví příslušný úřad, pak může být též vedoucím traťové údržby nebo vedoucím dílen.
3. Vedoucí údržby na technické základně odpovídá za to, že veškerá požadovaná údržba je prováděna v hangáru včetně jakéhokoli odstraňování závad prováděného během údržby na technické základně, je prováděna podle plánů a norem jakosti, tak jak je stanoveno ve 145.A.65(b). Vedoucí údržby na technické základně též odpovídá za veškerá nápravná opatření vyplývající ze soustavné kontroly jakosti požadované 145.A.65(c).
4. Vedoucí traťové údržby odpovídá za to, že veškerá požadovaná údržba, jejíž provedení na trati se požaduje, včetně odstraňování závad, je prováděna podle požadavků stanovených v 145.A.65(b). Vedoucí traťové údržby rovněž odpovídá za veškerá nápravná opatření vyplývající ze soustavné kontroly jakosti požadované 145.A.65(c).
5. Vedoucí dílen odpovídá za to, že veškerá práce na letadlových celcích je prováděna podle požadavků stanovených v 145.65(b). Vedoucí dílen rovněž odpovídá za veškerá nápravná opatření, vyplývající ze soustavné kontroly jakosti požadované 145.A.65(c).
6. Odpovědnost vedoucího jakosti je stanovena ve 145.A.30(c).
7. Přes příklady názvů v pododstavci 2-6 může organizace použít jakékoli názvy pro výše uvedené řídicí funkce, ale měla by příslušnému úřadu oznámit jejich názvy a osoby vybrané pro výkon těchto funkcí.
8. V případech, kde se organizace rozhodne jmenovat vedoucí pro všechny činnosti požadované Částí-145 nebo pro jejich libovolné spojení s přihlédnutím k velikosti podniku, je nezbytné, aby tito vedoucí byli podřízeni odpovědnému vedoucímu podle potřeby buď prostřednictvím vedoucího údržby na technické základně, nebo vedoucího traťové údržby, nebo vedoucího dílen, nebo vedoucího jakosti.

POZNÁMKA: Osvědčující personál může být podřízen kterémukoliv uvedenému vedoucímu v závislosti na typu řízení, který organizace oprávněná k údržbě používá (např. technici s příslušným průkazem způsobilosti/nezávislá kontrola/inspektoři se zdvojenou funkcí atd.), pokud personál kontrolující jakost, stanovený v 145.A.65(c)(1), zůstává zcela nezávislý.

AMC 145.A.30(c)**Požadavky na personál**

Soustavná kontrola systému jakosti zahrnuje požadavek na nápravná opatření, pokud jsou nutná ze strany odpovědného vedoucího a osob jmenovaných v 145.A.30(b).

AMC 145.A.30(d)**Požadavky na personál**

1. „Má dostatečný personál“ znamená, že organizace podle přesně stanoveného plánu normohodin zaměstnává nebo uzavírá smlouvu s odborně způsobilými zaměstnanci, z nichž minimálně polovina by měli být z důvodu zajištění organizační stability stálí zaměstnanci provádějící údržbu v dílně, hangáru nebo traťovou údržbu v každé směně. Za účelem zvládnutí určité provozní nálehavosti může příslušný úřad povolit organizaci dočasné navýšení poměru smluvních zaměstnanců v souladu se schválenými postupy, které by měly popisovat rozsah, specifické povinnosti a odpovědnosti, zajišťující odpovídající organizační stabilitu. Pro účely tohoto pododstavce „zaměstnan“ znamená osobu, která je přímo zaměstnána jako jednotlivec organizací oprávněnou

k údržbě podle Části-145, kdežto „uzavřít smlouvu“ znamená, že osoba je zaměstnána u jiné organizace, která má smluvní vztah s organizací oprávněnou k údržbě podle Části-145.

2. Plán normohodin pro údržbu by měl vzít v úvahu [veškeré činnosti údržby prováděné] mimo rozsah oprávnění podle Části-145.

[Při tvorbě plánu normohodin by měla být vzata do úvahy plánovaná absence (z důvodu výcviku, dovolené apod.).]

3. Plán normohodin pro údržbu by měl být v poměru k předpokládaným pracovním úkolům, kromě případu, kdy organizace nemůže předvídat pracovní úkoly dané krátkým termínem jejich kontraktů, přičemž takový plán by měl být založen na minimu pracovních úkolů údržby potřebných pro splnění požadavků zákazníka. Pracovní úkoly údržby zahrnují všechny nezbytné práce takové, jako jsou, ale nejenom, plánování, kontrola záznamů údržby, technologické postupy/karty v papírové nebo elektronické formě, provedení údržby, kontrolu a vyplnění záznamů o údržbě.

4. V případě údržby letadel na základně by plán normohodin údržby měl být úměrný plánu prohlídek letadel v hangáru, jak je stanoveno v AMC 145.A.25(a).

5. V případě údržby letadlových celků by plán normohodin údržby měl být úměrný plánované údržbě letadlových celků, jak je stanoveno v AMC 145.A.25(a)(2).

6. K zajištění funkce soustavného sledování jakosti by měl být k dispozici dostatečný počet normohodin, a to z důvodů plnění požadavků 145.A.65(c), což znamená vzít v úvahu 145.A.65(c). Tam, kde personál pro soustavné sledování jakosti vykonává ještě další činnosti, je zapotřebí, aby čas přidělený pro tyto činnosti byl vzat v úvahu při stanovení počtu personálu pro toto soustavné sledování jakosti.

7. Plán normohodin údržby by měl být přezkoumán alespoň každé 3 měsíce, a když je to nutné, aktualizován.

8. Významné odchylky od plánu normohodin na údržbu by měly být nahlášeny prostřednictvím vedoucího oddělení vedoucímu jakosti a odpovědnému vedoucímu k přezkoumání. „Významná odchylka“ znamená více než 25% deficit v normohodinách, které jsou k dispozici během kalendářního měsíce pro kterékoliv normohodiny z činností stanovených v 145.A.30(d).

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

[Rozhodnutí č. 2011/011/R, 05. 12. 2011]

AMC 1 145.A.30(e)

Požadavky na personál

Způsobilost by měla být definována jako měřitelná dovednost nebo úroveň výkonnosti, vědomostí a znalostí, s přihlédnutím k přístupu a chování.

Zmíněný postup mimo jiné vyžaduje, aby byli plánovači, mechanici/technici, specializovaný servisní personál, mistři a osvědčující personál a podpurný personál, bez ohledu na to zda je zaměstnán nebo má uzavřenou smlouvu, hodnoceni z hlediska způsobilosti před tím, než začnou pracovat samostatně, a aby byla způsobilost kontrolována průběžně.

Způsobilost by měla být stanovena vyhodnocením:

- pracovní výkonnosti pod dohledem a/nebo přezkoušením znalostí provedeným příslušně kvalifikovaným pracovníkem; a
-
- záznamů základního výcviku, výcviku v organizaci a/nebo výcviku rozdílového a výcviku z hlediska typu výrobku; a
-
- záznamů praxe.

Ověření výše uvedeného by mohlo zahrnovat ověřovací kontrolu ve spolupráci s organizací(organizacemi), které tento(tyto) dokument(y) vydala(y). Za tímto účelem může být pro záznam praxe/výcviku používán dokument odpovídající deníku nebo dokument podle vzoru navrženého v GM 3 k bodu 145.A.30(e).

Na základě výsledku tohoto hodnocení, by měla kvalifikovanost jednotlivce určit:

- požadovanou úroveň pokračujícího dohledu nebo zda může být povolena samostatná práce; nebo
- zda je nutný další výcvik.

Záznam kvalifikace a hodnocení odborné způsobilosti by měl být uchován.

Takový záznam může zahrnovat kopie všech dokladů prokazujících kvalifikaci, např. kopie průkazu způsobilosti a/nebo jakéhokoliv obdrženého oprávnění, co je použitelné.

Pro provedení řádného hodnocení způsobilosti by měla organizace vzít v úvahu to, že:

1. S ohledem na pracovní zařazení by měl být personálu poskytnut a zaznamenán odpovídající počáteční a opakovací výcvik, jenž zajistí průběžnou způsobilost, která tak bude zachována po dobu trvání zaměstnaneckého poměru/smlouvy.
2. Veškerý personál by měl být schopen prokázat znalost a plnění postupů organizace k údržbě, které odpovídají jeho povinnostem.
3. Veškerý personál by měl být schopen prokázat porozumění zásadám lidských činitelů a lidské výkonnosti ve vztahu k jeho pracovnímu zařazení a absolvovat výcvik podle bodu AMC 2 145.A.30(e).
4. Pro snazší zhodnocení způsobilosti a pro potvrzení analýzy potřeb výcviku se doporučuje vytvořit popis pracovní náplně pro každé pracovní zařazení v organizaci. Popisy pracovní náplně by měly obsahovat dostatek kritérií, která by umožnila provést požadované hodnocení způsobilosti.
5. Kritéria by měla umožnit posouzením prokázat, že mimo jiné (názvy funkcí se mohou lišit v každé organizaci):
 - Vedoucí zaměstnanci jsou schopni správně řídit pracovní výkon, procesy, zdroje a priority předepsané v rámci svých povinností a odpovědnosti způsobem, který je v souladu s bezpečnostmi podle předpisů a postupů organizace.
 - Plánovači jsou schopni přenést požadavky údržby do úkolů údržby a uvědomují si, že nemají pravomoc odchylovat se od údajů údržby.
 - Mistři jsou schopni zajistit, že jsou provedeny veškeré požadované úkoly údržby, a pokud nejsou dokončeny nebo je zřejmé, že konkrétní úkol nelze provést s ohledem na údaje údržby, jsou tyto problémy nahlášeny osobě pro příslušnou činnost podle bodu 145.A.30(c). Navíc u mistrů, kteří sami provádějí úkoly údržby, prokázat, že chápou, že jimi nemůže být vykonán takový úkol, který je neslučitelný s jejich odpovědnostmi vedoucího pracovníka.
 - Mechanici/technici jsou schopni provádět úkoly údržby s ohledem na jakýkoliv standard stanovený údaji údržby a oznámí mistrům nedostatky nebo chyby vyžadující opravy vedoucí k obnovení požadovaných standardů údržby.
 - Specializovaný servisní personál je schopný provádět specializované úkoly údržby s ohledem na standard stanovený údaji údržby. Měl by být schopen komunikovat s mistry a, je-li to nezbytné, podávat přesná hlášení.
 - Podpůrný personál je schopný určit, že musí být provedeny příslušné úkoly nebo prohlídky s ohledem na požadovaný standard.
 - Osvědčující personál je schopen určit, kdy je letadlo nebo letadlový celek připraven k uvolnění do provozu a kdy by neměl být do provozu uvolněn.

- Personál auditu jakosti je schopen sledovat vyhovění Části-145, rozpoznávat nevyhovění účinným a včasným způsobem tak, aby organizace stále splňovala požadavky Části-145.

Hodnocení způsobilosti by mělo být založeno na postupu stanoveném v bodě GM 2 k bodu 145.A.30(e).

[Rozhodnutí č. 2011/011/R, 05. 12. 2011]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2007/002/R, 20. 03. 2007]

AMC 2 145.A.30(e) **Požadavky na personál**

Veškerý personál organizace k údržbě by měl, aby pochopil uplatňování zásad lidských činitelů a lidské výkonnosti, absolvovat počáteční a pokračovací výcvik týkající se těchto zásad. Výcvik by měl absolvovat alespoň tento personál:

- vedoucí pracovníci, vedení organizace, mistři;
- osvědčující personál, podpůrný personál a mechanici/technici;
- odborný podpůrný personál, jako jsou plánovači, inženýři, personál zajišťující technické záznamy;
- personál řídicí/zajišťující jakost;
- specializovaný servisní personál;
- personál/instruktoři zásad lidských činitelů;
- personál oddělení skladování a nákupu;
- obsluha pozemního vybavení.

1. Počáteční výcvik zásad lidských činitelů by měl pokrývat všechna témata osnovy stanovené v bodě GM 145.A.30(e) a to buď jako samostatný kurz nebo jako součást jiného výcviku. Osnova se může přizpůsobit tak, aby odrážela příslušné zaměření organizace. Osnova se může také přizpůsobit tak, aby splňovala příslušnou povahu práce pro každou pracovní pozici v organizaci. Například:

- malé organizace, které nepracují na směny, mohou pokrýt v menší míře témata vztahující se ke kolektivní práci a komunikaci;
- plánovači mohou ve větší míře pokrýt předměty osnovy týkající se rozvrhování a plánování a v menší míře předměty pro rozvoj schopností při práci na směny.

Veškerý personál, včetně smluvního personálu z jiné organizace, by měl absolvovat počáteční výcvik v zásadách lidských činitelů, který odpovídá standardům výcviku dané organizace před tím, než zahájí práci v současné pracovní pozici, vyjma případu, kdy hodnocení způsobilosti ukáže, že jeho pracovní zařazení takový výcvik nevyžaduje. Nově přímo zaměstnaný personál, který pracuje pod přímým dohledem, může absolvovat výcvik v rámci 6 měsíců po nástupu do organizace k údržbě.

2. Účelem pokračovacího výcviku v zásadách lidských činitelů je především zajištění toho, že personál zůstává způsobilý v otázkách zásad lidských činitelů, a také k zajištění zpětné vazby v těchto otázkách. V úvahu by mělo být brána možnost, že takový výcvik je záležitostí oddělení jakosti. Měl by existovat postup zajišťující, že instruktor formálně předává zpětnou vazbu oddělení jakosti, aby v případě, že je to nezbytné, zahájilo případnou činnost.

Pokračovací výcvik v zásadách lidských činitelů by měl mít odpovídající časový rozsah a měl by se opakovat každé dva roky s ohledem na konkrétní nálezy auditu jakosti a na další organizaci dostupné interní/externí zdroje informací o lidských chybách v oblasti údržby.

3. Výcvik v zásadách lidských činitelů může být prováděn samotnou organizací k údržbě nebo nezávislými instruktory nebo jakoukoliv organizací pro výcvik přijatelnou pro příslušný úřad.

4. Postupy pro výcvik v zásadách lidských činitelů by měly být stanoveny ve Výkladu organizace údržby.

AMC 3 145.A.30(e)
Požadavky na personál

Pro technický personál organizace k údržbě by měl být požadován doplňkový výcvik týkající se bezpečnosti palivových nádrží, jakož i souvisejících standardů kontroly a postupů údržby, a to především pro technický personál zapojený do úkolů spojených s vyhověním CDCCL.

Poradenský materiál EASA pro výcvik personálu organizace k údržbě je poskytnut v Dodatku IV k AMC k 145.A.30(e) a 145.B.10(3).

[Rozhodnutí č. 2011/011/R, 05. 12. 2011]

AMC 4 145.A.30(e)
Požadavky na personál

Hodnocení způsobilosti by mělo obsahovat ověření potřeby doplňkového výcviku týkajícího se EWIS, je-li to relevantní.

Poradenský materiál EASA pro výcvikový program EWIS vztahující se k personálu organizace k údržbě je poskytnut v AMC 20-22.

[Rozhodnutí č. 2011/011/R, 05. 12. 2011]

AMC 145.A.30(f)
Požadavky na personál

1. Nedestruktivní zkoušení (zkoušky) podmiňující zachování letové způsobilosti znamená takové zkoušení (zkoušky) stanovené držitelem Typového osvědčení/výrobcem letadla nebo motoru nebo vrtule v údajích pro údržbu podle 145.A.45 pro letadla/letadlové celky v provozu za účelem zjištění zachování způsobilosti výrobku bezpečně pracovat.

2. Příslušnou kvalifikační způsobilostí je míněna úroveň 1, 2 nebo 3, jak je určeno Evropskou normou EN 4179, v závislosti na vykonávání nedestruktivního zkoušení (zkoušek), které je třeba provádět.

3. Nehledě na skutečnost, že personál úrovně 3 má být kvalifikovaný podle EN 4179, a to ke stanovení a autorizaci metod, postupů atd., není tomuto personálu dovoleno odchýlit se od způsobů a postupů uvedených držitelem Typového osvědčení/výrobcem v podobě údajů o zachování letové způsobilosti tak, jako v příručkách nedestruktivních zkoušek nebo servisních bulletinech, ledaže by příručka nebo servisní bulletin výslovně takovou odchylku dovolily.

4. Nehledě na všeobecné odkazy v EN 4179 pro národní odbornou komisi pro nedestruktivní zkoušení (NDT) v oblasti letectví by veškeré zkoušení (zkoušky) mělo být prováděno personálem nebo organizacemi pod všeobecným dohledem této komise. Jestliže v oblasti letectví neexistuje národní odborná komise pro NDT, potom by v oblasti letectví měla být pro NDT využita komise jiného členského státu, podle toho, jak je stanoveno příslušným úřadem.

5. Zvláštní nedestruktivní zkouška znamená jednu zkoušku nebo více zkoušek z následujících: kapilární metodu zjišťování vad barevnou indikací, magnetickou metodu zjišťování vad, defektoskopii na podkladě vířivých proudů, ultrazvukovou a radiografickou defektoskopii včetně rentgenových paprsků a gama paprsků.

6. Je třeba poznamenat, že existují nové metody a tyto budou zdokonalovány, ale neomezují se jen na termografie a podobné metody (jako například metoda detekce povrchových vad laserem – shearografie), které nejsou specifikovány EN 4179. Do doby, do které je tato sjednaná norma platná,

by měl být takový postup prováděn v souladu s doporučeními pro konkrétní vybavení výrobce včetně procesu výcviku a zkoušení k zajištění způsobilosti personálu v souladu s postupy.

7. Organizace oprávněná k údržbě podle Části-145, která provádí NDT, by měla stanovit postupy pro kvalifikační předpoklady specialistů na NDT podrobně uvedené ve Výkladu organizace a uznané příslušným úřadem.

8. Boroskopie a další metody, jako například metoda poklepu (tapping), jsou spíše nedestruktivní kontroly než nedestruktivní zkoušky. Přes toto rozlišení by organizace k údržbě měla stanovit postupy přijatelné pro příslušný úřad k zajištění toho, že personál, který provádí a vyhodnocuje tyto kontroly, je řádně vyškolen a je zhodnocena jeho způsobilost k tomuto procesu. Nedestruktivní kontroly, které nejsou považovány za nedestruktivní zkoušky podle Části-145, nejsou v Dodatku II pod třídou kvalifikace D1 zapsány.

9. Zmíněné normy, metody, výcvik a postupy by měly být přesně stanoveny ve Výkladu organizace údržby.

10. Veškerý personál, který má v úmyslu provádět a/nebo řídit nedestruktivní zkoušku, pro kterou neměl před datem účinnosti Části-145 kvalifikaci, by měl pro takovou nedestruktivní zkoušku získat oprávnění podle EN 4179.

11. V této souvislosti znamená „úředně uznané normy“ normy stanovené nebo uveřejněné úředním orgánem, ať už má nebo nemá právní subjektivitu, které jsou široce uznávány odvětvím letecké dopravy jako normy znamenající dobrý postup.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2006/11/R, 25. 12. 2006]

AMC 145.A.30(g)

Požadavky na personál

1. Pro účely [personálu dle bodů 66.A.20(a)(1) a 66.A.20(a)(3)(ii)] „malá plánovaná traťová údržba“ znamená malou plánovanou prohlídku/kontrolu, a to včetně týdenní prohlídky stanovené v programu [] údržby letadel []. Pro programy údržby letadel, které týdenní prohlídku nestanovují, určí příslušný úřad nejvýznamnější prohlídku, která je považována jako rovnocenná s prohlídkou týdenní.

2. Typické úkoly povolené provádět po příslušném závěru [personálu dle bodů 66.A.20(a)(1) a 66.A.20(a)(3)(ii)] pro účely [tohoto personálu vydávajícího] Osvědčení o uvolnění letadel do provozu podle 145.A.50 jako součást malé plánované traťové údržby nebo odstraňování jednoduchých závad, jsou obsaženy v následujícím seznamu:

- a) Výměna kol.
- b) Výměna kol brzdových souprav.
- c) Výměna nouzového vybavení.
- d) Výměna ohřívacích pecí, ohříváčů vody a zařízení pro přípravu nápojů.
- e) Výměna vnitřního a vnějšího osvětlení, žárovek a výbojek.
- f) Výměna listů stěračů čelního skla.
- g) Výměna sedadel cestujících a v kabině posádky, bezpečnostních pásů a postrojů.
- h) Uzávěr krytů motoru a oprava kontrolních panelů rychlého přístupu.
- i) Výměna celků systému toalet kromě otevíracích ventilů.
- j) Jednoduché opravy a výměna vnitřních dveří mezi prostory a identifikačních štítků kromě dveří, které tvoří součást přetlakového systému.
- k) Jednoduché opravy a výměna dveří stropního skladovacího prostoru a předmětů vybavení kabiny.
- l) Výměna vyzařovačů statické elektřiny.
- m) Výměna hlavních akumulátorů letadla a akumulátorů APU.
- n) Výměna celků systému pro zábavu za letu [jiných než palubní rozhlas].

- o) Předepsané mazání a doplňování kapalin a plynů v systémech.
- p) Vyřazení z činnosti subsystémů a letadlových celků v souladu s MEL (seznamem minimálního vybavení) provozovatele pouze tam, kde takovéto vyřazení je schváleno příslušným úřadem jako jednoduchý úkon.
- q) Prohlídka a odstranění zbytků kapaliny pro odmrazování nebo ochranu proti námraze včetně sejmutí/uzavření panelů, krytů nebo krytek nebo použití speciálního náradí.
- r) [Jakýkoliv jiný úkol, který je pro konkrétní typ letadla příslušným úřadem schválen jako jednoduchý úkol. To může zahrnovat odložení závad, pokud jsou splněny všechny následující podmínky:
 - Není potřeba zjišťovat a odstraňovat závadu; a
 - Úkol je v MEL; a
 - Činnost údržby požadovaná MEL je příslušným úřadem schválena jako jednoduchá.

V konkrétních případech vrtulníků, navíc k položkám uvedeným výše, následující:

- s) sejmutí a zástavba jednoduchého vnitřního lékařského vybavení pro vrtulníkovou leteckou záchrannou službu (HEMS).
- t) sejmutí a zástavba prostředků pro vnější náklad (tj. vnější hák, zrcátka) jiných než jeřáb.
- u) sejmutí a zástavba vnějších kamer a pátracích světel s rychlospojným upevněním.
- v) sejmutí a zástavba nouzových plovacích vaků, kromě lahví.
- w) sejmutí a zástavba vnějších dveří s rychlospojným upevněním.
- x) sejmutí a zástavba podložek do sněhu/botek ližin/ochranných podložek proti propadání.]

[]

[Součástí schválených činností údržby by neměl být žádný úkol vyžadující zjišťování a odstraňování závad. Uvolnění do provozu po opravě odložené závady by mělo být povoleno, pokud je úkol uveden výše.

- 3. Požadavek mít v případě traťové údržby letadel předepsaný osvědčující personál s kvalifikací kategorie B1, B2, popřípadě B3 neznamená, že organizace musí mít personál kategorie B1, B2 a B3 v každé stanici traťové údržby. MOE by měl obsahovat postup, jak řešit závady vyžadující osvědčující personál kategorie B1, B2 nebo B3.
- 4. Příslušný úřad může přijmout, že organizace má v případě traťové údržby letadla pouze osvědčující personál kategorie B1, B2 nebo popřípadě B3 pod podmínkou, že je příslušný úřad přesvědčen, že rozsah prací, jak je stanoven ve Výkladu organizace údržby, nevyžaduje dostupnost osvědčujícího personálu všech kategorií B1, B2 a B3. Zvláštní pozornost by měla být věnována jasnému omezení rozsahu plánované a neplánované traťové údržby (opravám závad) pouze na ty úkoly, které mohou být osvědčeny dostupným osvědčujícím personálem dané kategorie.]

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

[Rozhodnutí č. 2010/006/R, 07. 09. 2010]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[AMC 145.A.30(h)]

Požadavky na personál

V souladu s body 145.A.30(h) a 145.A.35 jsou požadavky pro kvalifikaci (základní průkaz způsobilosti, kvalifikace pro daný typ letadla, současná praxe a pokračovací výcvik) jak pro osvědčující, tak pro podpůrný personál stejné. Jediným rozdílem je, že podpůrný personál nemůže být držitelem práv k osvědčování ve chvíli, kdy vykonává tuto funkci, protože během údržby na technické základně bude uvolnění do provozu vydáváno osvědčujícím personálem kategorie C.

Přesto může organizace využívat jako podpůrný personál (pro údržbu na technické základně) osoby, které jsou už držiteli práv k osvědčování pro traťovou údržbu.]

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC 145.A.30(j)(4)

Požadavky na personál

1. Pro vydání omezeného oprávnění k osvědčování by měl velitel letadla nebo palubní inženýr být držitelem buď platného průkazu způsobilosti dopravního pilota (ATPL), průkazu způsobilosti obchodního pilota (CPL), nebo průkazu způsobilosti palubního inženýra (F/EL) v souladu s JAR-FCL, nebo národního rovnocenného průkazu způsobilosti přijatelného pro příslušný úřad na daný typ letadla. Navíc omezené oprávnění k osvědčování je podmíněno Výkladem organizace údržby obsahujícím postupy se zaměřením na požadavky na personál podle bodu 145.A.30(e) a přidružené AMC a poradní materiál.

Takový proces by měl minimálně zahrnovat:

- a) Absolvování přiměřeného výcviku údržby týkajícího se předpisů letové způsobilosti.
- b) Absolvování přiměřeného výcviku stanovených úloh pro specifické úkoly na letadle. Výcvik stanovených úloh by měl mít dostatečnou dobu trvání, aby zajistil, že jednotlivec důkladně porozuměl úkolům, které je třeba dokončit, a bude zahrnovat výcvik v použití přidružených údajů pro údržbu.
- c) Absolvování výcviku postupů, jak je stanoveno v Části-145.

Výše zmíněné postupy by měly být stanoveny ve Výkladu organizace údržby a měly by být přijaty příslušným úřadem.

2. (i) Typické úkoly, které mohou být osvědčeny a/nebo provedeny velitelem letadla, který je držitelem průkazu způsobilosti dopravního pilota nebo průkazu způsobilosti obchodního pilota, jsou malá údržba nebo jednoduché kontroly obsažené v následujícím seznamu:

- a) Výměna vnitřního osvětlení, žárovek a výbojek.
- b) Uzávěr krytů motoru a oprava kontrolních panelů rychlého přístupu.
- c) Změny funkce, montáž rozpěry, dvojité řízení, zařízení pro dopředné infračervené snímání, dveře, fotografické vybavení atd.
- d) Prohlídka a odstranění zbytků kapaliny pro odmrazování nebo ochranu proti námraze včetně sejmutí/uzavření panelů, krytů nebo krytek, které jsou snadno přístupné, ale nevyžadující použití speciálního nářadí.
- e) Jakákoliv kontrola/výměna zahrnující jednoduché postupy v souladu s tímto Přijatelným způsobem průkazu (AMC) a pokud je odsouhlaseno příslušným úřadem.

2. (ii) Držitelé platného průkazu způsobilosti palubního inženýra podle JAR FCL nebo rovnocenného národního průkazu přijatelného pro příslušný úřad na určitý typ letadla mohou při vykonávání povinností palubního inženýra využívat tohoto práva omezeného oprávnění k osvědčování.

Kromě odstavce 2(i)(a) až (e) jsou jiné typické malé úkoly údržby nebo jednoduché úkoly týkající se odstraňování závad, které mohou být prováděny, zahrnuty do následujícího seznamu:

- a) Výměna kol.
- b) Výměna jednoduchého nouzového vybavení, které je snadno přístupné.
- c) Výměna ohřívacích pecí, ohříváčů vody a zařízení pro přípravu nápojů.
- d) Výměna vnějšího osvětlení.

- e) Výměna sedadel cestujících a v kabině posádky, bezpečnostních pásů a postrojů.
- f) Jednoduché opravy a výměna dveří stropního zavazadlového prostoru a předmětů vybavení kabiny.
- g) Výměna vyzařovačů statické elektřiny.
- h) Výměna hlavních akumulátorů letadla a akumulátoru APU.
- i) Výměna celků systému pro zábavu za letu [jiných než palubní rozhlas].
- j) Vyřazení z činnosti subsystémů a letadlových celků v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL) provozovatele pouze tam, kde takovéto vyřazení je schváleno příslušným úřadem jako jednoduchý úkon.
- k) Opětné nastavení vypínacího obvodu jističů podle pokynů řízení údržby.
- l) [Jakýkoliv jiný úkol, který je pro konkrétní typ letadla příslušným úřadem odsouhlasen jako jednoduchý úkol.]

3. Oprávnění by mělo mít omezenou délku trvání na dvanáct měsíců za předpokladu dostatečného periodického udržovacího výcviku na vhodném typu letadla.

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

[Rozhodnutí č. 2010/006/R, 07. 09. 2010]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC 145.A.30(j)(5)

Požadavky na personál

1. Pro účely tohoto pododstavce „nepředvídaný“ znamená, že u letadla, kterému je zakázán vzlet, toto nemohlo být dostatečně předpokládáno provozovatelem, protože závada v důsledku až dosud jinak spolehlivého systému byla neočekávaná.

2. Vydání jednorázového oprávnění by mělo být vzato v úvahu pouze potom, co bylo provedeno odůvodněné posouzení, že takový požadavek je přiměřený okolnostem a současně úrovni dodržování požadované letové způsobilosti oddělením jakosti všech organizací, se kterými je uzavřena smlouva. Oddělení jakosti organizace bude před vydáním jednorázového oprávnění požadovat zhodnocení každé situace individuálně.

3. Jednorázové oprávnění by nemělo být vydáno tam, kde by úroveň požadovaného osvědčování mohla překračovat úroveň znalostí a praxe dané osoby, které je oprávnění vydáno. Ve všech případech by měla být věnována pozornost složitosti požadované práce a dostupnosti vybavení náradím a/nebo zkušebnímu vybavení požadovanému k dokončení práce.

AMC 145.A.30(j)(5)(i)

Požadavky na personál

V těch situacích, kde požadavky na jednorázové oprávnění pro vydání Osvědčení o uvolnění do provozu pro úkoly na daný typ letadla, pro který byl určen osvědčující personál, který není držitelem oprávnění s typovou kvalifikací, jsou doporučeny následující postupy :

1. Letová posádka by měla veškeré podrobnosti o závadě oznámit podpůrné organizaci pro údržbu. Jestliže je podpůrná organizace k údržbě nezbytná, potom si od oddělení jakosti vyžádá použití jednorázového oprávnění k osvědčování.

2. Když oddělení jakosti organizace vydává jednorázové oprávnění, mělo by toto oddělení ověřit, že:

- a) Byly stanoveny a osvědčujícímu personálu předány úplné technické podrobnosti týkající se práce, kterou je třeba provést.

- b) Organizace má schválený a do praxe zavedený postup pro koordinaci a řízení celkové činnosti údržby prováděné v daném místě podle pravomoci jednorázového oprávnění.
- c) Osobě, které je vydáno jednorázové oprávnění, byly poskytnuty všechny nezbytné informace a poučení týkající se údajů pro údržbu a jakékoliv zvláštní technické pokyny spojené se zvláštními prováděnými úkoly. Krok za krokem byly organizací přesně formulovány podrobné technologické karty oznámené držiteli jednorázového oprávnění.
- d) Osoba je držitelem oprávnění rovnocenné úrovně a rozsahu na jiný typ letadla podobné technologie, konstrukce a systémů.

3. Držitel jednorázového oprávnění by měl při dokončení pracovních kroků podepsat krok za krokem podrobnou technologickou kartu. Dokončené úkony by měly být ověřeny vizuální prohlídkou a/nebo běžným pracovním systémem při návratu do příslušných provozních prostor organizace oprávněné k údržbě podle Části-145.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC 145.A.30(j)(5)(ii) Požadavky na personál

Tento odstavec se zaměřuje na personál, který není zaměstnancem organizace, která splňuje požadavky podle bodu 145.A.30(j)(5). Kromě položek uvedených v bodech AMC 145.A.30(j)(5)(i), odstavec 1, 2(a), (b) a (c) a 3 může oddělení jakosti organizace vydat takové jednorázové oprávnění za předpokladu, že všechny podrobnosti kvalifikace týkající se navrženého osvědčujícího personálu jsou ověřeny oddělením jakosti a jsou v daném místě k dispozici.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[AMC 145.A.35(a) Osvědčující personál a podpůrný personál

1. Být držitelem průkazu způsobilosti podle Části-66 s příslušnou typovou kvalifikací/kvalifikací skupin, nebo národní kvalifikace v případě letadlových celků samo o sobě neznamená, že je držitel kvalifikován, aby byl oprávněn jako osvědčující a/nebo podpůrný personál. Organizace je odpovědná za posouzení odborné způsobilosti držitele v rozsahu údržby, pro kterou má být oprávněn.
2. Věta „organizace musí zajistit, aby osvědčující personál a podpůrný personál měl patřičnou znalost dotyčných letadel a/nebo letadlových celků, které mají být udržovány, včetně souvisejících postupů organizace“ znamená, že osoba obdržela výcvik a byla úspěšně posouzena, co se týče:
 - typu letadla nebo letadlového celku;
 - rozdílů v:
 - o konkrétním modelu/variantě;
 - o v konkrétní konfiguraci.

Organizace by měla konkrétně zajistit, že odborná způsobilost jednotlivce byla určena s ohledem na:

- příslušné znalosti, dovednosti a praxi v souvislosti s typem a konfigurací výrobku, který má být udržován, berouc v úvahu rozdíly mezi standardním výcvikem pro typovou kvalifikaci letadla, který osoba získala, a konkrétní konfigurací letadla, které má být udržováno.
- vhodný postoj, co se týče bezpečnosti a sledování postupů.
- znalosti souvisejících postupů organizace a postupů provozovatele (tj. manipulace a určování letadlových celků, použití MEL, použití technického deníku, nezávislé kontroly, atd.).

3. Některé zvláštní úkoly údržby mohou vyžadovat dodatečný specifický výcvik a praxi, zahrnující (kromě jiného):
- podrobné zjišťování a odstraňování závad;
 - velmi specifické nastavení nebo zkušební postupy;
 - seřízení;
 - motorovou zkoušku, spouštění a ovládání motoru, kontrolu výkonových charakteristik motoru, normální a nouzový chod motoru, související bezpečnostní opatření a postupy;
 - rozsáhlou prohlídku a opravu konstrukce/systému;
 - jinou specializovanou údržbu požadovanou programem údržby.
- Pro výcvik motorové zkoušky by měly být využity simulátory a/nebo skutečné letadlo.
4. Uspokojivé posouzení odborné způsobilosti by mělo být provedeno v souladu s postupem schváleným příslušným úřadem (bod 3.4 výkladu MOE, jak je popsán v AMC 145.A.70(a)).
5. Organizace by měla uchovávat kopie všech dokumentů dosvědčujících odbornou způsobilost a nedávnou praxi po dobu uvedenou v bodě 145.A.35(j).

Další informace jsou uvedeny v AMC 66.A.20(b)3.

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

AMC 145.A.35(b)

Osvědčující personál a podpůrný personál[]

Organizace vydá oprávnění k osvědčování, když je přesvědčena, že byla prokázána shoda s příslušnými odstavci Části-145 a Části-66. Při udělování oprávnění k osvědčování je třeba, aby se organizace oprávněná k údržbě podle Části-145 přesvědčila, že daná osoba je držitelem platného průkazu způsobilosti k údržbě letadel podle Části-66, a pravděpodobně bude zapotřebí potvrdit tuto skutečnost společně s příslušným úřadem členského státu, který tento průkaz způsobilosti vydal.

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

[AMC 145.A.35(c)

Osvědčující personál a podpůrný personál

Pro výklad slov „*po dobu šesti měsíců do skutečné praxe v údržbě letadel v období kterýchkoliv po sobě následujících dvou let*“ se použijí ustanovení AMC 66.A.20(b)2.]

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

AMC 145.A.35(d)

Osvědčující personál a podpůrný personál[]

1. Pokračovací výcvik je dvouetapový proces, který má zajistit, že osvědčující personál zůstane i nadále znalý z hlediska postupů, lidských činitelů a technických znalostí a že organizace má zpětnou vazbu na přiměřenost svých postupů a pokynů pro údržbu. V důsledku vzájemně působící povahy tohoto výcviku by měla být dána možnost toho, že takový výcvik se má týkat oddělení jakosti, aby byla zajištěna účinná zpětná vazba. Případně by zde měly být postupy, které by zajistily, že zpětné působení je z hlediska provádění opatření metodicky průchodné z oddělení výcviku do oddělení jakosti.

2. Pokračovací výcvik by měl zahrnovat změny v důležitých požadavcích, jako například v Části-145, změny v postupech organizace a úpravě norem udržovaných produktů a dále vlivy lidského činitele zjištěné z interních a externích analýz incidentů. Toto by též mělo zmínit případy, kde personál opomenul dodržovat postupy, a důvody, proč jednotlivé postupy nejsou vždy dodržovány. Pokračovací výcvik v mnoha případech zvýší tlak na dodržování postupů a zajistí, že nekompletní nebo nesprávné postupy jsou identifikovány za účelem jejich nápravy. Toto nevyklučuje nutnost provádění auditů jakosti u těchto postupů.

3. Pokračovací výcvik, aby splnil záměry bodu 145.A.35(d), by měl mít dostatečnou dobu trvání každé 2 roky a může být rozdělen do určitého počtu oddělených prvků. Bod 145.A.35(d) požaduje výcvik, který udržuje osvědčující personál aktuálně informovaný z hlediska důležité technologie, postupů a vlivů selhání lidského činitele, což je jedna součást zajišťování jakosti. Z toho důvodu by se dostatečná doba trvání měla týkat významných nálezů auditů jakosti a dalších vnitřních/vnějších zdrojů informací dostupných organizaci o lidských chybách v údržbě. To znamená, že v případě organizace, která udržuje letadla s malým množstvím významných nálezů auditu jakosti, by měl být pokračovací výcvik omezen spíše na dny než na týdny, kdežto podobné organizace s četnými nálezy z auditů jakosti mohou konat výcvik v trvání několika týdnů. Pro organizace, které udržují letadlové celky, by doba trvání pokračovacího výcviku měla následovat tutéž filozofii, ale měla by se zmenšit, aby odrážela povahu činnosti. Například osvědčující personál, který uvolňuje hydraulická čerpadla, může požadovat pouze několik hodin pokračovacího výcviku, zatímco ti, kteří uvolňují turbínové motory, mohou požadovat několik dní takového výcviku. Obsah pokračovacího výcviku by se měl týkat důležitých nálezů auditu jakosti a doporučuje se, aby takový výcvik byl přezkoumán nejméně jednou v období každých 24 měsíců.

4. Způsob vedení výcviku je míněn jako flexibilní proces a mohl by například zahrnovat pokračovací výcvikový kurs podle Části-147, letecké přednáškové kursy, krátkodobé interní kursy, semináře atd. Prvky, obecný obsah a délka takového výcviku by měly být přesně stanoveny ve Výkladu organizace údržby s výjimkou, když takový výcvik je prováděn organizací oprávněnou podle Části-147, kdy takové podrobnosti mohou být přesně stanoveny podle oprávnění a odkázány na Výklad organizace údržby.

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

AMC 145.A.35(e)

Osvědčující personál a podpůrný personál[]

Program pro pokračovací výcvik by měl uvádět veškerý osvědčující personál a podpůrný personál, kdy se výcvik bude konat, prvky takového výcviku a údaj, že to bylo provedeno přiměřeně v plánovaném čase. Tato informace by následně měla být přenesena do záznamu osvědčujícího personálu a podpůrného personálu tak, jak požaduje 145.A.35(j).

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

AMC 145.A.35(f)

Osvědčující personál a podpůrný personál[]

Jak je stanoveno v bodu 145.A.35(f), kromě případu kdy dojde k jakýmkoliv nepředvídaným událostem uvedeným v bodě 145.A.30(j)(5), měl by být veškerý budoucí osvědčující a podpůrný personál hodnocen z hlediska způsobilosti ve vztahu k přiděleným povinnostem v souladu s AMC 1, 2, 3 a 4 k bodu 145.A.30(e), podle toho, co je použitelné.

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

[Rozhodnutí č. 2011/011/R, 05. 12. 2011]

AMC 145.A.35(j)

Osvědčující personál a podpůrný personál[]

1. O každé [osobě osvědčujícího personálu a podpůrného personálu] by měl být veden záznam obsahující tyto minimální informace:

- a) Jméno
- b) Datum narození
- c) Základní výcvik
- d) Typový výcvik
- e) Pokračovací výcvik
- f) Praxe

- g) Kvalifikace významné pro oprávnění
- h) Rozsah oprávnění
- i) Datum prvního vydání oprávnění
- j) Datum ukončení platnosti oprávnění, je-li platnost omezena
- k) Identifikační číslo oprávnění

2. Záznam může mít jakýkoliv formát, ale měl by být řízen oddělením jakosti organizace. To však neznamená, že by oddělení jakosti mělo vést systém záznamů.

3. Přístup k systému by mělo mít minimum oprávněných osob, aby záznamy nemohly být měněny nepovoleným způsobem a aby neoprávněné osoby neměly přístup k důvěrným záznamům.

4. Příslušný úřad je oprávněnou osobou, když zkoumá systém záznamů pro účely prvního oprávnění a zachování jeho platnosti nebo jestliže příslušný úřad má důvod pochybovat o způsobilosti určité osvědčující osoby.

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[AMC 145.A.35(n)]

Osvědčující personál a podpůrný personál

1. Je odpovědností organizace podle Části-145 vydávající oprávnění pro osvědčující personál kategorie A, aby zajistila, že zácvek získaný dotyčnou osobou pokrývá všechny úkoly, pro které má být oprávněna. To je zvláště důležité v těch případech, kdy byl zácvek poskytnut organizací podle Části-147 nebo organizací podle Části-145 jinou, než která vydává oprávnění.
2. „*Odpovídajícím způsobem oprávněnou podle přílohy IV (Část-147)*“ se míní organizace, která je držitelem oprávnění poskytovat zácvek kategorie A pro odpovídající typ letadla.
3. „*Odpovídajícím způsobem oprávněnou podle přílohy II (Část-145)*“ se míní organizace, která je držitelem oprávnění organizace k údržbě pro odpovídající typ letadla.]

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

[AMC 145.A.35(o)]

Osvědčující personál a podpůrný personál

1. Právo držitele průkazu způsobilosti kategorie B2 uvolňovat do provozu po malé plánované traťové údržbě a odstranění jednoduché závady v souladu s bodem 66.A.20(a)(3)(ii) může být uděleno pouze organizací oprávněnou podle Části-145, ve které je držitel v pracovním poměru/má uzavřenu pracovní smluvnu po splnění všech požadavků určených v bodě 145.A.35(o). Toto právo nemůže být přeneseno na jinou organizací oprávněnou podle Části-145.
2. Pokud už má držitel průkazu způsobilosti kategorie B2 oprávnění osvědčujícího personálu zahrnující malou plánovanou traťovou údržbu a odstraňování jednoduchých závad pro konkrétní typ letadla, mohou být nové úkoly související s kategorií A k tomuto typu přidány bez toho, aby byla vyžadována další 6měsíční praxe. Avšak pro tyto dodatečné úkoly je i nadále požadován zácvek (teoretický plus praktické vyzkoušení) a zkouška/vyhodnocení.
3. Pokud je záměrem oprávnění osvědčujícího personálu pokrýt několik typů letadla, může být praxe kombinována v rámci jediného 6měsíčního období.

Pro doplnění dalších nových typů do oprávnění osvědčujícího personálu by mělo být požadováno dalších 6 měsíců, pokud není letadlo považováno podle AMC 66.A.20(b)2 za podobné tomu, jehož držitelem již je.

4. Výraz „šestiměsíční praxe“ může zahrnovat zaměstnání na plný nebo částečný úvazek. Důležitým aspektem je, že osoba byla po dobu 6 měsíců (ne nezbytně každodenně) zapojena do těch úkolů, které jsou součástí oprávnění.]

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

AMC 145.A.40(a)

Vybavení, nářadí a materiál

Jakmile žadatel o oprávnění stanovil zamýšlený rozsah oprávnění, aby jej příslušný úřad uvážil, musí prokázat, že veškeré nářadí a vybavení předepsané v údajích pro údržbu je v případě potřeby dostupné. Požaduje se, aby každé toto nářadí a vybavení, u kterého se vyžaduje kontrola ve lhůtách údržby nebo kalibrace na základě nezbytnosti měření určitých rozměrů a průběhů krouticích momentů atd., bylo jasně určeno a jmenovitě zapsáno v seznamu včetně jakéhokoliv osobního nářadí a vybavení, které organizace odsouhlasila k použití.

AMC 145.A.40(b)

Vybavení, nářadí a materiál

1. Řízení oblasti nářadí a vybavení vyžaduje, aby organizace měla postup pro provádění prohlídky/ošetření a, je-li to vhodné, pro pravidelné cejchování takových prostředků a udávala uživatelům, že daný prostředek nemá prošlou lhůtu žádné prohlídky, ošetření nebo cejchování. K tomu je nezbytný jasný systém označování veškerého nářadí, vybavení a zkušebního zařízení štítky (nálepkami) s informací, na kdy je předepsáno provést příští prohlídku, ošetření či cejchování nebo že daný prostředek není schopen provozu z jiného důvodu, který by nemusel být zřejmý. Pro veškeré nářadí a vybavení s požadovanou přesností by měl být veden seznam se záznamy o cejchování a použitých normálech.

2. Pravidelné prohlídky, ošetření či cejchování by měly být prováděny v souladu s pokyny výrobce vybavení, vyjma případů, kdy organizace může prokázat výsledky, že v určitém případě je vhodná jiná časová lhůta.

3. V této souvislosti znamená „úředně uznané normy“ normy stanovené nebo uveřejněné úředním orgánem, ať už má nebo nemá právní subjektivitu, které jsou široce uznávány odvětvím letecké dopravy jako normy znamenající dobrý postup.

[Rozhodnutí č. 2006/11/R, 25. 12. 2006]

AMC 145.A.42(a)

Přejímka letadlových celků

1. Dokumentem rovnocenným formuláři 1 EASA může být:
 - a) dokument o uvolnění vydaný organizací na základě podmínek dvoustranné dohody podepsané Evropským společenstvím;
 - b) dokument o uvolnění vydaný organizací oprávněnou na základě podmínek dvoustranné dohody o údržbě podle JAA, dokud toto nenahrazuje odpovídající dohoda podepsaná Evropským společenstvím;
 - c) formulář 1 JAA vydaný před 28. zářím 2004 organizací podle JAR 145 oprávněnou státem s plným členstvím JAA;
 - d) v případě nových letadlových celků, které byly uvolněny z výroby před termínem plnění podle Části-21, by měly být tyto doprovázeny formulářem 1 JAA vydaným organizací podle JAR 21 oprávněnou Úřadem s plným členstvím JAA a v rámci vzájemného systému uznávání JAA;

- e) formulář 1 JAA vydaný před 28. zářím 2005 výrobní organizací oprávněnou příslušným úřadem v souladu s jeho národními předpisy.

2. Body AMC M.A.501(c) a AMC M.A.501(d) se vztahují na schvalování normalizovaných součástí, polotovarů a spotřebního materiálu.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC 145.A.42(b)

Přejímka letadlových celků

Formulář 1 EASA [nebo rovnocenný dokument] určuje způsobilost a stav letadlového celku. Blok [12] „Poznámky“ na formuláři 1 EASA v některých případech obsahuje nezbytné informace týkající se zachování letové způsobilosti, které mohou vyžadovat příslušná a nutná opatření.

[Přejímací organizace by se měla přesvědčit, že příslušný letadlový celek je ve vyhovujícím stavu a byl řádně uvolněn do provozu. Kromě toho by měla organizace zajistit, že letadlový celek splňuje schválené údaje/normy takové, jak požaduje projekt a norma modifikace. Toto může být splněno odkazem na katalog dílů výrobce nebo jiné schválené údaje (např. Servisní bulletin). Také by měla být věnována pozornost zajišťování souladu s použitelnými příkazy k zachování letové způsobilosti, stavu částí s omezenou provozní lhůtou zastavěných na letadlovém celku, stejně jako Omezení řízení konfigurace kritického návrhu.]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2007/002/R, 20. 03. 2007]

AMC 145.A.42(c)

Přejímka letadlových celků

1. Dohoda prostřednictvím příslušného úřadu na výrobu částí u organizace oprávněné k údržbě by měla být úředně schválena prostřednictvím odsouhlasení podrobného postupu ve Výkladu organizace údržby. Tento přijatelný způsob průkazu obsahuje zásady a podmínky, které je třeba vzít v úvahu pro přípravu přijatelných postupů.

2. Výroba, kontrola montáže a zkoušky by měly být zcela zřetelně v rámci technické a procesní schopnosti organizace.

3. Všechny nezbytné údaje k výrobě části by měly být schváleny buď [Agenturou], nebo držitelem Typového osvědčení (TC), nebo držitelem oprávnění organizace pro projektování podle Části-21, nebo držitelem Doplnkového typového osvědčení (STC).

4. Položka vyrobená organizací oprávněnou podle Části-145 může být organizací použita pouze během generální opravy, údržby, modifikace nebo práce prováděné v rámci svých vlastních prostor týkající se opravy letadel nebo letadlových celků. Souhlas vyrobít neznamená dát oprávnění pro výrobu nebo externě dodávat a udělit určité části oprávnění k Osvědčení na formuláři 1 EASA. Tento zákaz se též týká převodu nadbytečných zásob ve velkém množství, že místně vyrobené části jsou fyzicky odděleny a vyloučeny z jakéhokoliv vydání Osvědčení.

5. Výroba částí, modifikačního vybavení, atd. pro pokračující dodávku a/nebo prodej nesmí být řízena organizací oprávněnou podle Části-145.

6. Údaje stanovené v odstavci 3 mohou obsahovat postupy opravy zahrnující výrobu částí. Tam, kde údaje o těchto částech jsou dostatečné tak, aby usnadnily výrobu, mohou být vyrobeny organizací oprávněnou podle Části-145. Měla by být věnována pozornost k zajištění toho, že údaje obsahují podrobnosti o číslování částí, rozměrech, materiálech, postupech a jakýchkoliv zvláštních výrobních technologiích, přesných popisech speciálních surovin a/nebo požadavku na vstupní kontrolu a že oprávněná organizace má potřebnou způsobilost. Tato způsobilost by měla být stanovena prostřednictvím obsahu Výkladu. Tam, kde jsou ve schválených údajích stanoveny zvláštní metody nebo postupy kontroly, které nejsou v organizaci k dispozici, nemůže organizace tyto části vyrobít, dokud držitel Typového osvědčení/Doplnkového typového osvědčení nepředloží schválenou alternativu.

7. Příklady výroby podle rozsahu oprávnění Části-145 mohou zahrnovat, ale ne jenom, následující:

- a) Výroba pouzder, objímek a vložek ložiska.
- b) Výroba podružných konstrukčních prvků a potahových částí.
- c) Výroba ovládacích lan.
- d) Výroba ohebných a pevných trubek.
- e) Výroba ohebné opletené izolace elektrických kabelů a montáž.
- f) Tvarované nebo obrobené plechové desky pro opravy.

Všechny výše uvedené vyráběné díly by měly být v souladu s údaji poskytnutými v příručkách pro generální opravu nebo opravu, plánech modifikace a provozních bulletinech, výkresech nebo dokumentech jinak schválených příslušným úřadem.

POZNÁMKA: Je nepřijatelné vyrábět jakoukoliv položku jako vzorek, dokud není vyhotoven technický výkres, který obsahuje každý nezbytný výrobní postup, který je přijatelný pro příslušný úřad.

8. Tam, kde držitel Typového osvědčení nebo organizace oprávněná k výrobě jsou připraveni dát k dispozici úplné údaje, které nejsou zmíněny v příručkách letadla nebo provozních bulletinech, ale poskytují je výrobní výkresy položek stanovených v seznamech částí, potom výroba těchto položek není považována v rámci rozsahu oprávnění, pokud není odsouhlaseno jinak příslušným úřadem v souladu s postupy stanovenými ve Výkladu.

9. Kontrola a zjišťování shody.

Každá místně vyrobená část by měla být přednostně podrobena kontrolní etapě odděleně a nejraději nezávisle na kontrole její zástavby. Tato kontrola by měla určit plnou shodu s příslušnými výrobními údaji a konstatováním shody se schválenými údaji by se mělo jednoznačně stanovit, zda je daná část způsobilá pro použití. O všech těchto výrobních postupech by měly být udržovány dostatečné záznamy včetně tepelného zpracování a konečné kontroly. Všechny části kromě těch, na kterých není dostatečné místo, by měly mít kusovníkové číslo, které se jasně týká údajů o jeho výrobě/kontroloře. Kromě kusovníkového čísla by zde navíc pro účely vysledovatelnosti měla být vyznačena totožnost organizace.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC 145.A.42(d)

Přejímka letadlových celků

1. Následující typy letadlových celků by měly být jasně označeny jako nepoužitelné:

- a) Letadlové celky s neopravitelnými závadami, ať už jsou viditelné pouhým okem, nebo ne;
- b) Letadlové celky, které nesplňují technické podmínky projektu a nelze u nich prokázat shodu s těmito technickými podmínkami;
- c) Letadlové celky vystavené nepřijatelné modifikaci nebo přepracování, které je nevratné;
- d) Certifikované části s omezenou lhůtou, které dosáhly nebo přesáhly svoji omezenou lhůtu nebo mají chybějící nebo neúplné záznamy;
- e) Letadlové celky, které nemohou být navráceny do stavu letové způsobilosti následkem vystavení extrémním silám, teple nebo nepříznivému prostředí;

- f) Letadlové celky, pro které shoda s použitelnými příkazy k zachování letové způsobilosti nemůže být splněna;
- g) Letadlové celky, pro které záznamy o údržbě a/nebo výsledovatelnost směrem k výrobci nemohou být znovu získány.

2. Běžnou praxí pro vlastníky letadlových celků je likvidovat neopravitelné letadlové celky prodejem, skartací nebo přemístěním takové položky. V některých případech se tyto položky znovu objevily k prodeji a v záložních zásobách ve skladech letecké veřejnosti. Zkreslení skutečnosti o stavu letadlových celků a praktiky přetváření takových položek na provozuschopné má za následek použití neopravitelných letadlových celků, u kterých neexistuje shoda. Tudiž by organizace likvidující neopravitelné letadlové celky měly zvážit možnost pozdějšího zkreslení skutečnosti o těchto letadlových celcích a jejich prodeje jako provozuschopné celky. Měla by být věnována pozornost k zajištění toho, aby neopravitelné letadlové celky byly likvidovány způsobem, který nedovoluje jejich navrácení do provozu.

AMC 145.A.45(b)

Údaje pro údržbu

1. Vyjma uvedeného v pododstavci 5, každá organizace oprávněná k údržbě podle Části-145 by měla udržovat a používat následující minimum údajů pro údržbu týkajících se schválení třídní kvalifikace organizace. Všechny požadavky související s prováděcími předpisy a přidruženými AMC, podmínky schvalování a poradenský materiál, všechny použitelné národní požadavky na údržbu a vyhlášky, které nebyly nahrazeny požadavky agentury, postupy nebo příkazy a všechny použitelné příkazy EASA k zachování letové způsobilosti a jakékoliv příkazy k zachování letové způsobilosti, které byly vydány jiným než národním úřadem, doplněné smluvním provozovatelem nebo zákazníkem, který není registrován v Evropské unii, stejně jako Omezení řízení konfigurace kritického návrhu.

2. Kromě pododstavce 1, organizace s oprávněním třídní kvalifikace v kategorii A – Letadla by měla udržovat a používat následující údaje pro údržbu v případě, že jsou uveřejněny. Příslušné části programu údržby letadla provozovatele, Příručku pro údržbu letadla, Příručku pro opravy, dokument pro doplňkovou prohlídku konstrukce, dokument pro kontrolu koroze, servisní bulletiny, servisní dopisy, pokyny pro obsluhu, modifikační podklady, příručku defektoskopických metod, katalog částí, přílohu k Typovému osvědčení a jiné specifické dokumenty vydané držitelem Typového osvědčení nebo držitelem Doplňkového typového osvědčení jako údaje pro údržbu.

3. Kromě pododstavce 1, organizace s oprávněním třídní kvalifikace v kategorii B – Motory/APU by měla udržovat a používat následující údaje pro údržbu v případě, že jsou uveřejněny. Příslušné části Příručky pro údržbu motoru/APU a Příručku pro opravu, servisní bulletiny, servisní dopisy, modifikační podklady, [Příručku nedestruktivního zkoušení (NDT)], katalog částí, přílohu k Typovému osvědčení a jiné specifické dokumenty vydané držitelem Typového osvědčení jako údaje pro údržbu.

4. Kromě pododstavce 1, organizace s oprávněním třídní kvalifikace v kategorii C – Letadlové celky jiné než kompletní motory/APU by měla udržovat a používat následující údaje pro údržbu v případě, že jsou uveřejněny. Příslušné části příručky pro údržbu a pro opravy od prodávajícího, dále servisní bulletiny a servisní dopisy a jakýkoliv dokument vydaný držitelem Typového osvědčení jako údaje pro údržbu, na jehož výrobek může být letadlový celek vestavěn, když je to vhodné.

5. Příslušné části pododstavců 2 až 4 dodatečné údaje pro údržbu znamenají to, co se týká rozsahu práce údržby v každém jednotlivém provozním prostoru pro údržbu. Jinými slovy, například provozní prostor pro údržbu na technické základně by měl mít téměř úplnou(é) soustavu(y) údajů pro údržbu, zatím co provozní prostor pro traťovou údržbu může potřebovat pouze Příručku pro údržbu a katalog součástí.

6. Organizace oprávněná pouze v třídní kvalifikaci kategorie D – Specializované služby by měla udržovat a používat všechny vhodné specifikace specializovaného procesu služby (služeb).

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2007/002/R, 20. 03. 2007]

AMC 145.A.45(c)**Údaje pro údržbu**

1. Zmíněný postup by měl zajišťovat to, že když personál údržby objeví v údajích pro údržbu nepřesné, nekompletní nebo dvojznačné informace, měl by provést záznam těchto podrobností. Postupy by měly potom zajistit, že organizace oprávněná k údržbě podle Části-145 oznámí problém autorovi údajů pro údržbu, a to včas. Záznam těchto sdělení autorovi údajů pro údržbu by měl být uchováván organizací oprávněnou podle Části-145 do té doby, dokud držitel Typového osvědčení neobjasnil sporné body například změnou údajů pro údržbu.

2. Zmíněné postupy by měly být přesně stanoveny ve Výkladu organizace údržby.

AMC 145.A.45(d)**Údaje pro údržbu**

Zmíněný postup by se měl zaměřit na to, aby mechanik pracovníkům jakosti názorně předvedl navrhovaný upravený pokyn pro údržbu. Když jsou pracovníci jakosti o tomto přesvědčení, měli by upravený pokyn pro údržbu schválit a zajistit, aby byl držitel Typového osvědčení nebo Doplnkového typového osvědčení o upraveném pokynu pro údržbu informován. Postup by měl zahrnovat vysledovatelnost (na papíře/elektronickou) celého procesu od začátku do konce a zajišťovat, že příslušné pokyny pro údržbu zřetelně označují úpravu. Upravené pokyny pro údržbu by měly být používány pouze za následujících okolností:

a) Kde původní záměr držitelů Typového osvědčení/Doplnkového typového osvědčení může být prováděn více účelným nebo více efektivním způsobem.

b) Kde původního záměru držitelů Typového osvědčení/Doplnkového typového osvědčení nemůže být dosaženo podle pokynů pro údržbu. Například tam, kde letadlové celky nemohou být vyměněny podle původních pokynů pro údržbu.

c) Pro použití alternativního nářadí/vybavení.

DŮLEŽITÁ POZNÁMKA: Omezení řízení konfigurace kritického návrhu (CDCCL) jsou omezeními letové způsobilosti. Jakákoliv úprava instrukcí pro údržbu spojených s CDCCL představuje modifikaci letadla, která by měla být schválena podle Části 21.

[Rozhodnutí č. 2007/002/R, 20. 03. 2007]

AMC 145.A.45(e)**Údaje pro údržbu**

[1. Organizace k údržbě by měla:

- přesně přepsat údaje pro údržbu do technologických karet nebo do technologických postupů, nebo
- provést přesný odkaz na konkrétní úkol(y) údržby obsažené v takových údajích pro údržbu, ve kterých je v příslušných případech úkol určen jako CDCCL.

2. Pokud se týče údržby letadel na technické základně, traťové údržby letadel jsou důležitými částmi organizace dílny motorů, mechanické dílny a dílny avioniky. Proto by například dílny motorů měly mít společný systém v celém rozsahu dílen motorů, což může být odlišné od údržby letadel na technické základně.

3. Technologické karty by měly rozlišit a přesně stanovit důležitost demontáže, provedení úkolu, opětovnou montáž a zkoušení. V případě zdlouhavých úkolů údržby zahrnujících řadu personálu pro splnění takového úkolu může být nezbytné použít doplňkové technologické karty nebo technologické postupy k označení toho, co bylo skutečně dokončeno každou jednotlivou osobou.]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2009/007/R, 31. 03. 2009]

AMC 145.A.45(f)
Údaje pro údržbu

[1. Snadno dostupné údaje pro použití personálem provádějícím údržbu letadla znamená, že údaje by měly být dostupné k prostudování kontrolorům, technikům údržby a osvědčujícím personálu v těsné blízkosti místa, kde se provádí údržba letadla.

2. V případě, že se používají počítačové systémy, měl by počet koncových zařízení odpovídat velikosti pracovního plánu, aby byl umožněn snadný přístup k informacím, pokud systém neumožňuje tisk kopií. Obdobný požadavek platí, používají-li se čtečky/tiskárny pro mikrofilmy nebo mikrofiše.]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC 145.A.45(g)
Údaje pro údržbu

1. K udržování údajů v platném stavu, je třeba zavést postup soustavné kontroly stavu úprav všech údajů a pravidelně prověřovat, zda jsou organizaci, jako předplatiteli změnové služby, doručovány všechny úpravy dokumentů. Zvláštní pozornost by měla být věnována údajům spojeným s typovým osvědčením, jako jsou osvědčování součástí s omezenými provozními lhůtami, omezení letové způsobilosti a Položky omezující letovou způsobilost (Airworthiness Limitation Items – ALI) atd.

[]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2007/002/R, 20. 03. 2007]

AMC 145.A.47(a)
Produkční plánování

1. V závislosti na množství a složitosti práce všeobecně prováděné organizací pro údržbu může mít systém plánování rozsah od vskutku velmi jednoduchého postupu ke složitému organizačnímu uspořádání včetně činnosti plánování jako podpory činnosti údržby.

2. Pro účel Části-145 zahrnuje činnost produkčního plánování dvě doplňkové části:

- plánování práce údržby předem, aby bylo zajištěno, že nebude nepříznivě zasahováno do jiné práce pokud se týče dostupnosti veškerého nezbytného personálu, náradí, vybavení, materiálu, údajů pro údržbu a provozních zařízení.
- během práce údržby, organizování týmů údržby a směn a poskytuje veškerou nezbytnou pomoc k zajištění plnění údržby bez přílišného časového tlaku.

3. Když stanovujeme postupy pro produkční plánování měli bychom vzít v úvahu následující:

- logistiku,
- řízení zásob a rezerv,
- plochu pro činnost údržby,
- odhad normohodin,
- dostupné normohodiny,
- přípravu práce,
- dostupný hangár,
- podmínky vnějšího prostředí (přístup, normy osvětlení a čistota),
- koordinaci s interními a externími dodavateli, atd.,

- časové plánování kritických úkolů týkajících se bezpečnosti v průběhu období, kdy je pravděpodobné, že personál bude nejlépe ve stavu pohotovosti.

AMC 145.A.47(b) Produkční plánování

Při plánování práce a směn je třeba si uvědomit meze lidské výkonnosti, a to ve spojitosti s plánováním úkolů souvisejících s letovou bezpečností ve vztahu k horním a dolním mezím a změnám určitých hledisek lidské výkonnosti (biologický denní rytmus/24 hodinový fyziologický cyklus).

AMC 145.A.47(c) Produkční plánování

Prvotním cílem výměny/předávání informací je zajistit účinnou komunikaci v okamžiku předání při pokračování nebo dokončování činností údržby. Účinné předání úkolu a směny závisí na třech základních prvcích, kterými jsou:

- Schopnost odcházející osoby porozumět a sdělit důležité části předávané práce nebo úkolu nastupující osobě.
- Schopnost nastupující osoby porozumět a přizpůsobit se informacím poskytnutým odcházející osobou.
- Metodicky přesný proces výměny informací mezi odcházejícími a nastupujícími osobami a plánované překrytí směny a místo, kde se tyto výměny konají.

AMC 145.A.50(a) Osvědčování údržby

[]

[Ohrozit letovou bezpečnost] znamená jakékoliv případy, kdy by nemusel být zajištěn bezpečný provoz nebo které by mohly vést k nebezpečným podmínkám. Toto zahrnuje typické případy, jako jsou trhliny, deformace, koroze nebo porucha primární konstrukce, jakákoli stopa po požáru, zkrat, značný únik hydraulické kapaliny nebo únik paliva a jakýkoli nouzový stav nebo úplný výpadek systému atd. Překročená doba ke splnění Příkazu k zachování letové způsobilosti je považována též za ohrožení letové bezpečnosti.

[]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2009/007/R, 31. 03. 2009]

AMC 145.A.50(b) Osvědčování údržby

1. Osvědčení o uvolnění do provozu by mělo obsahovat toto prohlášení:

„Osvědčuje se, že vymezená práce, nebylo-li stanoveno jinak, byla vykonána v souladu s Částí-145 a vzhledem k této práci je letadlový celek/letadlo považován(o) za způsobilý(é) k uvolnění do provozu.“

[Měl by být také uveden odkaz na číslo oprávnění dle Části-145.

2. Je přijatelné použít alternativní zestručněné osvědčení o uvolnění do provozu, které obsahuje prohlášení „Uvolněno do provozu dle Části-145“ namísto úplného osvědčujícího prohlášení uvedeného v odstavci 1. Je-li použito alternativní zestručněné osvědčení o uvolnění do provozu, úvodní část technického deníku by měla obsahovat příklad úplného osvědčujícího prohlášení uvedeného v odstavci 1.]

[3. Osvědčení o uvolnění do provozu by se mělo vztahovat k úkolům stanoveným v pokynech držitele (Doplňkového) typového osvědčení nebo provozovatele nebo v programu údržby letadla, který sám může odkazovat na údaje pro údržbu.]

[4]. Vedle data provedení takové údržby by mělo být uvedeno, kdy k této údržbě došlo ve vztahu k jakémukoliv časovému omezení z hlediska životnosti nebo generální opravy vyjádřenému kalendářní dobou/letovými hodinami/cykly/počtem přistání apod., podle toho, co je vhodné.

[5]. Byla-li vykonána rozsáhlá údržba, je přijatelné uvést v Osvědčení o uvolnění do provozu přehled údržby, pokud odkazuje jednoznačně na pracovní program, který obsahuje veškeré podrobnosti o provedené údržbě. Informace o objemu práce by měla být uchována v záznamu pracovního programu.

[]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC [č. 1 k] 145.A.50(d) Osvědčování údržby

Účelem Osvědčení je uvolnit sestavy/položky/celky/součásti (dále jen „položka(y)“) po výrobě nebo uvolnit práce údržby provedené na těchto položkách podle oprávnění příslušného úřadu a povolit, aby položky sejmuté z jednoho letadla/letadlového celku mohly být namontovány na jiné letadlo/letadlový celek.

[]

Osvědčení se použije pro účely vývozu/dovozu, stejně jako pro vnitrostátní účely a je úředním Osvědčením způsobilosti položek pro uživatele od výrobních organizací/organizací pro údržbu. []

Osvědčení může vydávat pouze organizace oprávněná konkrétním příslušným úřadem v rozsahu tohoto oprávnění.

Osvědčení může být použito jako závěska, s využitím volného místa na zadní straně pro jakékoliv doplňující informace a pro odeslání položky se dvěma kopiemi Osvědčení tak, aby mohla být jedna kopie popřípadě vrácena s položkou organizaci pro údržbu. Alternativním řešením je použít stávajících závěsek a dodat rovněž kopii Osvědčení.

[]

Osvědčení nemůže být vydáno pro jakoukoliv položku, jestliže je známo, že je tato položka neprovozoschopná, vyjma případu, kdy položka prochází řadou procesů údržby u několika organizací oprávněných k údržbě podle Části-145 a když tato položka vyžaduje Osvědčení z předchozí provedené údržby pro další organizaci oprávněnou k údržbě podle Části-145 pro přijetí položky do následného procesu údržby. [V takovém případě tato část vyžaduje jasné prohlášení o omezení, které by mělo být v bloku 12 potvrzeno.]

[]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[AMC č. 2 k 145.A.50(d) Osvědčování údržby

1. Letadlový celek, na kterém byla prováděna údržba mimo letadlo, vyžaduje vydání Osvědčení o uvolnění do provozu po této údržbě a ještě další Osvědčení o uvolnění do provozu, které se týká správné zástavby na letadlo, když se tato činnost uskuteční.

Pokud organizace provádí údržbu letadlového celku používaného pro vlastní potřebu, nemusí být v závislosti na interních postupech pro uvolňování do provozu, stanovených v Příručce organizace údržby, formulář 1 EASA vyžadován.

2. V případě vydání formuláře 1 EASA pro letadlové celky uložené ve skladu před účinností Části-145 a Části-21 a tyto nebyly uvolněny formulářem 1 EASA nebo rovnocenným v souladu s 145.A.42 (a) nebo sejmutých jako provozuschopné z provozuschopného letadla nebo letadla, které bylo vyřazeno z provozu, lze použít následující:

2.1. Formulář 1 EASA může být vydán pro letadlový celek, který byl:

- Udržovaný předtím, než Část-145 nebo Část-M nabyla účinnosti nebo vyrobený předtím, než Část-21 nabyla účinnosti.

- Použitý na letadle a sejmutý v provozuschopném stavu. Příklady zahrnují pronajaté a půjčené letadlové celky.
- Sejmutý z letadla, které bylo vyřazeno z provozu nebo z letadla, které se vyskytlo v neobvyklých událostech takových, jako jsou letecké nehody, incidenty, tvrdá přistání nebo zásahy blesku.
- Udržovaný organizací, která není oprávněna.

2.2. Organizace příslušně kvalifikovaná pro údržbu oprávněná podle Části-145 může vydávat formulář 1 EASA, jak je podrobně uvedeno v tomto AMC, pododstavec 2.5 až 2.9, podle toho, co je vhodné, v souladu s postupy podrobně uvedenými ve Výkladu, pokud jsou schváleny příslušným úřadem. Příslušně kvalifikovaná organizace je odpovědná za zajišťování toho, že byla učiněna všechna odpovídající opatření, aby bylo zajištěno, že formulář 1 EASA byl vydán pouze schváleným a provozuschopným letadlovým celkům podle tohoto odstavce.

2.3. Pro účely tohoto AMC č. 2, „příslušně kvalifikovaná“ znamená organizaci s oprávněním třídní kvalifikace pro typ letadlového celku nebo pro výrobek, ve kterém může být zastavěn.

2.4. Formulář 1 EASA vydaný v souladu s tímto odstavcem 2 by měl být vydaný s podpisem v bloku 14b a prohlášením „Zkontrolováno“ v bloku 11. Kromě toho by měl blok 12 přesně stanovit:

2.4.1. Kdy byla provedena poslední údržba a kým.

2.4.2. Jestli je letadlový celek nepoužitý, kdy byl letadlový celek vyroben a kým s odkazem na originální dokumentaci, která by měla být přiložena s formulářem.

2.4.3. Seznam všech příkazů k zachování letové způsobilosti, oprav a modifikací o kterých je známo, že mají být začleněny. Jestliže nejsou známy žádné Příkazy k zachování letové způsobilosti nebo opravy nebo modifikace, které mají být začleněny, potom musí být toto uvedeno.

2.4.4. Podrobné informace o životnosti částí s omezenou lhůtou používaných pro provádění údržby a jakoukoliv souvislost jejich únavy, generální opravy nebo lhůty skladování.

2.4.5. Vztah k určitému záznamu o provozování, pokud záznam obsahuje podrobné informace, které by jinak mohly být požadovány v bloku 12, a to pro jakékoliv letadlové celky mající své vlastní záznamy o svém provozování. Záznam o provozování a zkušební protokol o převímce nebo prohlášení, pokud je to vhodné, by měly být připojeny k formuláři 1 EASA.

2.5. Nové/nepoužité letadlové celky.

2.5.1. Jakémukoliv nepoužitému letadlovému celku na skladě bez formuláře 1 EASA až do data účinnosti Části-21, který byl v té době vyroben organizací přijatelnou pro příslušný úřad, může být vydán formulář 1 EASA příslušně kvalifikovanou organizací oprávněnou k údržbě podle Části-145. Formulář 1 EASA by měl být vydán v souladu s následujícími pododstavci, které by měly být součástí postupu v Příručce organizace údržby.

POZNÁMKA 1: Toto by mělo být pochopeno tak, že uvolnění skladovaného, ale nepoužitého letadlového celku podle tohoto odstavce představuje uvolnění údržby podle Části-145 a ne uvolnění výroby podle Části-21. Tímto není míněno vyloučení postupu pro uvolnění výroby odsouhlasené členským státem pro součásti a montážní podskupiny zamýšlené pro montáž na vlastní výrobní lince výrobce.

- a) Zkušební protokol o převímce nebo prohlášení by měly být k dispozici pro všechny použité a nepoužité letadlové celky, které jsou vystaveny převímacímu zkoušení po jejich výrobě nebo údržbě, podle toho, co přichází v úvahu.
- b) Letadlový celek by měl být zkontrolován z hlediska plnění pokynů výrobce a omezení pro skladování a podmínek včetně požadavků na omezenou dobu skladování, inhibitorů, řízeného klimatu a speciálních skladovacích zásobníků. Navíc a nebo při neexistenci zvláštních pokynů pro skladování letadlových celků by měly být tyto kontrolovány z hlediska poškození, koroze a netěsnosti pro zajištění vyhovujícího stavu.

c) Měla by být stanovena doba skladování jakýchkoli skladovaných součástí s omezenou lhůtou.

2.5.2. Jestliže není možné stanovit uspokojivé plnění podmínek daných pododstavcem 2.5.1 (a) až (c) včetně, měl by být letadlový celek příslušně kvalifikovanou organizací rozebrán a podroben kontrole z hlediska začlenění Příkazů k zachování letové způsobilosti, oprav a modifikací a kontrolován/zkoušen v souladu s údaji pro údržbu za účelem stanovení uspokojivých podmínek a tam, kde je to důležité, by měly být vyměněny i všechna těsnění, mazadla a součásti s omezenou provozní lhůtou. Po uspokojivém dokončení po zpětné montáži může být vydán formulář 1 EASA, který uvádí, co bylo provedeno a odkaz na začleněné údaje pro údržbu.

2.6. Použité letadlové celky sejmuté z provozuschopných letadel.

2.6.1. Provozušopným letadlovým celkům sejmutým z letadel, která jsou zapsána v leteckém rejstříku členských států, může být příslušně kvalifikovanou organizací za předpokladu splnění tohoto pododstavce vydán formulář 1 EASA.

- a) Organizace by měla zajistit, že letadlový celek byl sejmut z letadla osobou s příslušnou kvalifikací.
- b) Letadlový celek může být považován za provozuschopný teprve tehdy, když poslední let s tímto letadlovým celkem neodhalil žádné závady na tomto letadlovém celku/příslušném systému.
- c) Letadlový celek by měl být zkontrolován z hlediska vyhovujícího stavu včetně poškození, koroze nebo netěsnosti a plnění jakýchkoli dodatečných údajů pro údržbu.
- d) Záznam o letadle by měl být prozkoumán z hlediska jakýchkoli neobvyklých událostí, které by mohly ovlivnit provozuschopnost letadlového celku, jako jsou nehody, incidenty, tvrdá přistání nebo zásahy blesku. Za žádných okolností nemůže být formulář 1 EASA vydán v souladu s tímto odstavcem 2.6, jestliže existuje podezření, že byl letadlový celek vystaven extrémnímu namáhání, teplotám nebo ponoření, které by mohlo ovlivnit jeho provoz.
- e) Záznam z předešlé údržby by měl být k dispozici pro všechny sériové letadlové celky.
- f) Měla by být stanovena shoda se známými modifikacemi a opravami.
- g) Pokud je to vhodné, měly by být stanoveny letové hodiny/cykly/přistání pro součásti s omezenou provozní lhůtou, včetně doby do generální opravy.
- h) Mělo by být stanoveno splnění všech použitelných Příkazů k zachování letové způsobilosti.
- i) Za předpokladu uspokojivého plnění tohoto pododstavce 2.6.1 může být vydán formulář 1 EASA a měl by obsahovat informace stanovené v odstavci 2.4 včetně informace, z kterého letadla byl letadlový celek sejmut.

2.6.2. Provozušopným letadlovým celkům sejmutým z letadel, která nejsou zapsána v leteckém rejstříku členského státu může být vydán formulář 1 EASA pouze tehdy, když jsou letadlové celky pronajaty nebo půjčeny z organizace oprávněné k údržbě podle Části-145, která si řízení stavu letové způsobilosti letadlových celků ponechává. Formulář 1 EASA může být vydán a měl by obsahovat informace stanovené v odstavci 2.4 včetně informace, ze kterého letadla byl letadlový celek sejmut.

2.7. Použité letadlové celky sejmuté z letadla, které bylo vyřazeno z provozu.

Provozušopným letadlovým celkům sejmutým z letadla, které je zapsáno v leteckém rejstříku členského státu, které bylo vyřazeno z provozu, může být za předpokladu plnění požadavků tohoto pododstavce organizací oprávněnou k údržbě podle Části-145 vydán formulář 1 EASA .

- a) Letadlo vyřazené z provozu je někdy rozebráno na náhradní díly. To je považováno za činnost údržby a měla by být dokončena za řízení organizace oprávněné podle Části-145 za použití postupů schválených příslušným úřadem.

- b) Aby byly letadlové celky sejmuté z takového letadla způsobilé k zástavbě, může jim být za předpokladu následného uspokojivého zhodnocení příslušně kvalifikovanou organizací vydán formulář 1 EASA.
- c) Minimálně se vyžaduje nutnost splnění požadavků stanovených v odstavcích 2.5 a 2.6, podle toho, co je vhodné. Toto by mělo být známo včetně možné potřeby pro přistoupení k plánované údržbě, která může být nezbytná pro splnění programu údržby, který je vhodný pro letadlo, na které má být letadlový celek zastavěn.
- d) Bez ohledu na to, zda má letadlo platné Osvědčení o letové způsobilosti, nebo ne, by organizace odpovědná za osvědčování jakéhokoliv sejmutého letadlového celku měla sama zajistit, že způsob, jakým byly letadlové celky sejmuty a skladovány, je slučitelný s požadavky danými Částí-145.
- e) Měl by být vytvořen podrobný plán tak, aby demontáž letadlových celků byla řízeným procesem. Demontáž je zapotřebí provádět příslušně kvalifikovanou organizací pod dohledem osvědčujícího personálu, který zajistí, že letadlové celky jsou sejmuty a dokumentovány podrobným způsobem v souladu s příslušnými údaji pro údržbu a plánem demontáže.
- f) Všechny zaznamenané závady letadla by měly být přezkoumány a vzaty v úvahu možné vlivy jak na běžné, tak záložní funkce sejmutých letadlových celků.
- g) Je třeba používat určenou řízenou dokumentaci, jak je podrobně uvedeno v plánu demontáže, aby bylo usnadněno zaznamenávání činností údržby a sejmutí letadlových celků během procesu demontáže. Letadlové celky, které jsou shledány jako neprovozuschopné, je třeba jako takové označit a oddělit až do rozhodnutí o opatření, které je třeba učinit. Záznamy o provedené údržbě pro stanovení provozuschopnosti jsou součástí předešlé údržby letadlového celku.
- h) Pro sejmutí a skladování sejmutých letadlových celků je třeba použít vhodné provozní prostory podle Části-145 takové, které zahrnují vhodné podmínky okolního prostředí, osvětlení, vybavení pro přístup, letadlové nářadí a skladovací prostory pro práci, která musí být provedena. I když toto může být přijatelné pro letadlové celky, které je třeba sejmut, měly by být místní podmínky okolního prostředí, bez výhody uzavřeného provozního prostoru pro následnou demontáž (je-li požadováno) a skladování letadlových celků v souladu s doporučeními výrobce.

2.8. Použité letadlové celky udržované organizací, která není oprávněna podle Části-145. Použitým letadlovým celkům udržovaným organizací, která není oprávněna podle Části-145, by měla být věnována náležitá pozornost před přijetím takových letadlových celků. V těchto případech příslušně kvalifikovaná organizace oprávněná k údržbě podle Části-145 by měla stanovit přijatelné podmínky takto:

- a) demontáž letadlového celku pro dostatečnou kontrolu v souladu s příslušnými údaji pro údržbu;
- b) nahrazení všech letadlových celků s omezenou provozní lhůtou, když není k dispozici žádný uspokojivý důkaz a/nebo letadlové celky jsou v nevyhovujícím stavu;
- c) opakovaná montáž, a pokud je to nezbytné, přezkoušení letadlového celku;
- d) doplnění certifikačních požadavků, jak je stanoveno ve 145.A.50.

2.9. Použité letadlové celky sejmuté z letadla spojeného s nehodou nebo incidentem.

Takovým letadlovým celkům by měl být vydán formulář 1 EASA pouze tehdy, když je postupováno v souladu s odstavcem 2.7 a s přesně určenou zakázkou včetně všech dalších nezbytných zkoušek a prohlídek považovaných za nutné po nehodě nebo incidentu. Taková zakázka může požadovat

vstupní informace od držitele Typového osvědčení nebo původního výrobce, podle toho, co je vhodné. Tato zakázka by měla být zmíněna v bloku 12.]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC 145.A.50(e) Osvědčování údržby

1. Nemožné zcela splnit požadavky pododstavce Část-145.A.50(a) znamená, že údržba požadovaná provozovatelem letadla nemohla být dokončena, což je buď způsobeno uplynutím přípustné doby prostoje pro údržbu letadla pro plánovanou prohlídku, nebo je to na základě požadovaného dodatečného času pro údržbu letadla, u kterého je dodatečná údržba požadována.

2. Provozovatel letadla je odpovědný za zajištění toho, že veškerá požadovaná údržba byla před letem provedena, a tudíž i 145.A.50(e) vyžaduje, aby byl takový provozovatel informován v případě, kdy nemůže být dosaženo úplného splnění požadavků 145.A.50(a) v daných mezích. Jestliže provozovatel souhlasí s odkladem úplného splnění požadavků, potom Osvědčení o uvolnění do provozu může být vydáno za podmínky uvedení podrobností odkladu včetně pravomoci provozovatele podepsat Osvědčení.

POZNÁMKA: V každém případě pravomoc provozovatele letadla odložit údržbu je sporným bodem mezi provozovatelem letadla a [příslušným úřadem státu zápisu letadla do rejstříku nebo státu provozovatele, podle toho co je vhodné. V případě pochyb týkajících se takového rozhodnutí provozovatele by organizace oprávněná k údržbě měla před vydáním Osvědčení o uvolnění do provozu informovat svůj příslušný úřad o této pochybnosti. Toto danému příslušnému úřadu dovolí prozkoumat záležitost s příslušným úřadem státu zápisu letadla do rejstříku nebo státu] provozovatele, podle toho, co je vhodné.

3. Postup by měl upozornit na skutečnost, že 145.A.50(a) běžně nedovoluje vystavení Osvědčení o uvolnění do provozu v případě neshody, a měl by určit, jaké opatření by měl učinit mechanik, mistr a osvědčující personál k obrácení pozornosti příslušného oddělení v této záležitosti nebo osoby odpovědné za technickou koordinaci s provozovatelem letadla tak, že sporné body mohou být projednávány a řešeny s provozovatelem letadla. Příslušná(é) osoba(y) by měla(y) být informována(y) písemně o takovýchto možných případech neplnění požadavků a toto by mělo být zahrnuto do postupu.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC 145.A.50(f) Osvědčování údržby

1. Vhodné Osvědčení o uvolnění znamená osvědčení, které jasně prohlašuje, že je letadlový celek provozuschopný; které zřetelně určuje organizaci uvolňující zmíněný letadlový celek spolu s podrobnostmi o úřadu, podle jehož oprávnění organizace pracuje včetně odkazu na oprávnění nebo schválení.

2. Shoda se všemi dalšími požadavky Části-145 a požadavky provozovatele znamená provádění příslušných záznamů do technického deníku letadla, kontrolu shody s typovými konstrukčními normami, modifikacemi, opravami, příkazy k zachování letové způsobilosti, omezeními životnosti a podmínkami životnosti letadlového celku a informace o tom, kde, kdy a proč byl letadlu zakázán vzlet.

AMC 145.A.55(c) Záznamy o údržbě

Přidružené údaje pro údržbu jsou přesné informace takové, jako údaje o opravě a modifikaci. Toto nutně nevyžaduje archivaci celé příručky o údržbě letadla, příručky o údržbě letadlového celku, ilustrovaného katalogu náhradních dílů atd. vydaných držitelem Typového osvědčení nebo držitelem Doplnkového typového osvědčení. Záznamy o údržbě by se měly odvolávat na stav revizí použitých údajů.

[AMC 145.A.60(a) Hlášení událostí

AMC 20-8 Všeobecné přijatelné způsoby průkazu pro letovou způsobilost výrobků, letadlových částí a zařízení poskytuje další poradenský materiál pro hlášení událostí.]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC 145.A.60(b)

Hlášení událostí

1. Cílem hlášení událostí je určit činitele přispívající k incidentům a vytvořit systém odolný podobným chybám.
2. Systém hlášení událostí by měl umožnit a podporovat nenucené a otevřené hlášení jakýchkoli (možných) událostí týkajících se bezpečnosti. Toto bude usnadněno stanovením správného přístupu. Organizace by měla zajistit to, že personál nebude nepatřičně trestán za hlášení nebo spolupráci při šetření událostí.
3. Vnitřní proces hlášení by měl být uzavřeným cyklem zajišťujícím to, že opatření jsou provedena interně tak, aby byla zaměřena na ohrožení bezpečnosti.
4. K zajištění trvalé podpory pro systém je důležitá zpětná vazba k osobám podávajícím hlášení, a to jak na individuálním, tak i na více obecném základě.

AMC 145.A.65(a)

Politika bezpečnosti a jakosti, postupy údržby a systém jakosti

Politika bezpečnosti a jakosti by měla minimálně obsahovat prohlášení zavazující organizaci k následujícímu:

- Uznávat bezpečnost vždy jako prvního činitele
- Využívat zásady lidských činitelů
- Vést personál k tomu, aby oznamoval chyby/incidenty týkající se údržby
- Uznávat, že shoda s postupy, normami jakosti, normami bezpečnosti a předpisy je povinností veškerého personálu
- Uznávat nutnost spolupráce veškerého personálu s auditory jakosti.

AMC 145.A.65(b)

Politika bezpečnosti a jakosti, postupy údržby a systém jakosti

1. Postupy údržby by měly být udržovány platné tak, aby nejlépe vyjadřovaly praxi v rámci organizace. Je povinností všech zaměstnanců organizace hlásit všechny odlišnosti prostřednictvím mechanismu interního hlášení událostí organizace.
2. Všechny postupy a změny k těmto postupům by měly tam, kde je to možné, být ověřeny a uznány platnými před jejich použitím.
3. Všechny technické postupy by měly být navrženy a předloženy tak, aby byly v souladu s platnými zásadami lidských činitelů.

AMC 145.A.65(b)(2)

Politika bezpečnosti a jakosti, postupy údržby a systém jakosti

Specializované služby zahrnují libovolnou specializovanou činnost jako je, ale nejenom, nedestruktivní zkoušení vyžadující zvláštní odborné způsobilosti a/nebo kvalifikaci. Ustanovení 145.A.30(f) obsahuje kvalifikaci personálu, ale navíc je zde požadavek, aby byly stanoveny postupy údržby, které obsahují řízení libovolných specializovaných procesů.

AMC 145.A.65(b)(3)**Politika bezpečnosti a jakosti, postupy údržby a systém jakosti**

1. Účelem tohoto postupu je minimalizovat možnost opakující se chyby, pomocí čehož nejsou opětně montovány identické letadlové celky, takto ohrožující více než jeden systém. Příkladem je velice malá možnost poruchy opětné montáže krytů přístupu k převodové skříni motoru nebo uzávěry olejových plnicích hrdel na všech motorech vícemotorových letadel mající za následek velkou ztrátu oleje ze všech motorů.

Jiným příkladem je případ sejmutí a opětného namontování uzávěrů olejových plnicích hrdel, který by měl vyžadovat opětnou kontrolu všech uzávěrů olejových plnicích hrdel potom, co byl hypoteticky znovu namontován poslední uzávěr olejového plnicího hrdla.

2. Měly by být stanoveny postupy pro odhalení a nápravu chyb údržby, které by minimálně mohly vyústit v poruchu, nesprávnou činnost nebo závadu ohrožující bezpečný provoz letadel při nesprávném provedení údržby. Postupy by měly stanovit metody zachycení chyb a úkoly nebo procesy týkající se údržby.

Aby byly stanoveny položky prací, které je třeba zvážit, měly by být primárně přezkoumány úkoly údržby, aby byl zhodnocen jejich vliv na bezpečnost:

- zástavba, seřízení, nastavení soustav řízení letadla,
- zástavba motorů letadla, vrtulí a rotorů,
- generální oprava, cejchování nebo seřízení letadlových celků takových, jako jsou motory, vrtule, převody a převodové skříně,

ale měly by být též zpracovány další informace takové, jako jsou:

- předchozí zkušenosti z chyb údržby závisící na důsledku poruchy,
- informace vyplývající ze „systému hlášení událostí“, jak požaduje 145.A.60,
- požadavky členského státu na zachycování chyb, v případě, že je to vhodné.

3. Aby se zabránilo opomenutím, každý úkol údržby nebo skupina úkolů by měly být potvrzeny. Aby bylo zajištěno, že úkol nebo skupina úkolů jsou dokončeny, mělo by to být po tomto dokončení potvrzeno. Práce prováděná personálem, který nevlastní oprávnění (např. dočasný personál, zaučující se personál, ...) by měla být kontrolována oprávněným personálem před tím, než tento personál práci potvrdí. Seskupení úkolů za účelem potvrzení by mělo umožnit rozhodující opatření, které je třeba jasně stanovit.

POZNÁMKA: „Potvrzení“ je prohlášení příslušné osoby provádějící práci nebo dohled nad určitou prací o tom, že úkol nebo skupina úkolů byly provedeny správně. Potvrzení se týká jednoho kroku v procesu údržby, a tudíž je odlišné od uvolnění letadla do provozu. „Oprávněný personál“ je personál úředně oprávněný Organizací oprávněnou k údržbě podle Části-145 k potvrzení úkolů. „Oprávněný personál“ není nutně „osvědčující personál“.

4. Organizace k údržbě by měla zajistit, že během provádění modifikací, oprav nebo údržby nebudou porušena Omezení řízení konfigurace kritického návrhu; toto bude v případě potřeby vyžadovat, aby organizace k údržbě vytvořila příslušné postupy. Organizace k údržbě by měla zejména dávat pozor na možné nepříznivé vlivy jakýchkoli změn v elektroinstalaci letadla, i když se změna vysloveně netýká systému palivových nádrží. Například by mělo být běžnou praxí označit separaci elektrického vedení systému měření množství paliva jako Omezení řízení konfigurace kritického návrhu.

Organizace k údržbě mohou nepříznivým vlivům spojeným se změnami v elektroinstalaci předcházet pomocí standardizace postupů údržby prostřednictvím výcviku spíše než pravidelnou kontrolou. Výcvik by měl být prováděn tak, aby zamezil náhodnému směřování a spojování elektrického vedení a aby zajistil úplnou znalost kritických prvků návrhu systémů palivových nádrží, které by měly být řízeny prostřednictvím Omezení řízení konfigurace kritického návrhu. Návod EASA pro výcvik personálu organizace k údržbě je uveden v Dodatku IV k AMC k Části-145.

Údržba prvků k prevenci vznícení je nezbytná pro vlastní bezpečnost a spolehlivost systému palivových nádrží letadla. Letadlo nemůže být s poruchou prvků k prevenci vznícení provozováno

neurčitě dlouho. Porucha bude mít přímý nepříznivý vliv na bezpečnost provozu. Ten by mohl zabránit pokračování v bezpečném letu a přistání letadla nebo způsobit vážné nebo smrtelné zranění osob na palubě. Vyžadované přezkoumání palivového systému určí prvky návrhu k prevenci vznícení. Porucha jakéhokoliv z těchto prvků nesmí bezprostředně vyústit v nebezpečný stav, ale může si vynutit jistou údržbu k zajištění zachování letové způsobilosti.

[Rozhodnutí č. 2007/002/R, 20. 03. 2007]

AMC 145.A.65(c)(1)

Politika bezpečnosti a jakosti, postupy údržby a systém jakosti

1. Prvotními cíli systému jakosti je umožnit organizaci, aby zajistila to, že je schopna dodávat bezpečný výrobek a že tato organizace setrvává ve shodě s požadavky.

2. Podstatným článkem systému jakosti je nezávislý audit.

3. Nezávislý audit je objektivní proces běžných namátkových kontrol ze všech hledisek schopnosti organizace provádět veškerou údržbu podle požadovaných norem a zahrnuje náhodnou kontrolu produktu, protože tato je součástí výsledku procesu údržby. To představuje přehled všech činností údržby a je určeno k doplnění požadavků 145.A.50(a) pro osvědčující personál, aby byl přesvědčen, že všechny požadavky údržby byly řádně provedeny před vydáním Osvědčení o uvolnění do provozu. Nezávislé audity by měly zahrnovat část namátkových auditů prováděných na principu vzorků, když je údržba prováděna. Tímto jsou míněny některé audity během noci pro ty organizace, které pracují v noci.

4. Vyjma uvedeného v pododstavci 7 a 9, nezávislý audit by měl zajišťovat, že všechny prvky shody s Částí-145 jsou kontrolovány každých 12 měsíců, a může být prováděn jako úplný jednorázový úkon nebo rozdělen do období 12 měsíců v souladu s termínovým plánem. Nezávislý audit nepožaduje, aby každý postup byl kontrolován proti každé skupině příbuzných produktů, když může být prokázáno, že určitý postup je obecný pro více než jednu skupinu produktů, a postup byl zkontrolován každých 12 měsíců bez vyplývajících nálezů. Kde byl zaznamenán nález, měl by být postup opět zkontrolován proti jiné další skupině produktů, dokud zjištění nebudou napravena. Po tomto se postup nezávislého auditu může pro určitý postup vrátit zpět na 12 měsíců.

5. Vyjma uvedeného v pododstavci 7, nezávislý audit by měl každých 12 měsíců provést namátkovou kontrolu produktu z každé skupiny produktů, jako prokázání účinnosti vyhovění postupům údržby. Doporučuje se, aby postupy a audity produktů byly kombinovány výběrem vzorku specifického produktu, jako je letadlo nebo motor nebo přístroj a vzorek ověřující všechny postupy a požadavky spojené se vzorkem specifického produktu k zajištění toho, že konečným výsledkem by měl být letové způsobilý produkt.

Pro účely nezávislého auditu skupina příbuzných produktů zahrnuje jakýkoliv produkt podle Dodatku [II] oprávnění třídní kvalifikace tak, jak je stanoveno v rozsahu daném jednotlivé organizaci.

Z toho tudíž například vyplývá, že organizace oprávněná k údržbě podle Části-145 se způsobilostí udržovat letadla, opravovat motory, brzdy a automatické řízení letu musí každý rok provádět 4 kompletní namátkové audity s výjimkou stanoveného v pododstavcích 5, 7 nebo 9.

6. Termín namátková kontrola produktu, v tomto případě údržby, znamená svědecky potvrdit jakékoliv významné přezkoušení produktu a provést vizuální kontrolu produktu, v tomto případě letadla, letadlového celku a přidružené dokumentace. Namátková kontrola by neměla zahrnovat opakovanou demontáž nebo zkoušení, jestliže namátková kontrola nezjistí nález takovou činnost požadující.

7. Vyjma případu uvedeného v pododstavci 9, když se nejmenší organizace, což je organizace s maximálně 10 pracovníky aktivně zaměstnanými v údržbě, rozhodne uzavřít smlouvu na prvek nezávislého auditu systému jakosti podle 145.A.65(c)(1), je toto podmíněno provedením auditu dvakrát v období každých 12 měsíců.

8. Vyjma případu uvedeného v pododstavci 9, tam, kde organizace má traťové stanice zařazené podle 145.A.75(d), by systém jakosti měl popsat, jak jsou tyto zapojeny do systému, a obsahují plán

kontroly každé traťové stanice s četností shodující se s rozsahem letové činnosti v jednotlivé traťové stanici. Vyjma předepsaného v pododstavci 9, nemá maximální období mezi audity jednotlivých traťových stanic přesahovat 24 měsíců.

9. Vyjma případu uvedeného v pododstavci 5, může příslušný úřad souhlasit se zvýšením jakýchkoli časových period auditů popsanych v tomto AMC 145. A.65(c)(1) až o 100% za předpokladu, že neexistují žádné nálezy týkající se bezpečnosti a příslušný úřad je přesvědčen, že organizace má přesný záznam o nápravě nálezů způsobem provedeným řádně a včas.

10. Zpráva by měla být vystavena pokaždé, když je prováděn audit, měla by popisovat, co bylo zkontrolováno a vyplývající nálezy ve vztahu k příslušným požadavkům, postupům a produktům.

11. Nezávislost auditu by měla být provždy ustanovena zajištěním, že audity jsou prováděny pracovníky, kteří nejsou z hlediska funkce, postupů nebo kontrolovaných produktů za toto odpovědní. Z toho tedy vyplývá, že velká organizace oprávněná k údržbě podle Části-145, tedy organizace s více než asi 500 pracovníky v údržbě, by měla mít skupinu určenou pro audity jakosti, jejíž jedinou funkcí je vést audity, sestavovat zprávy o nálezech, sledovat a kontrolovat, zda jsou nálezy napraveny. Pro středně velké organizace oprávněné k údržbě podle Části-145, což jsou organizace s méně než asi 500 pracovníky v údržbě, je přijatelné využít kompetentní pracovníky z jednoho úseku/oddělení, kteří nejsou odpovědní za výrobní činnost, postup nebo produkt, k auditu úseku/oddělení, které tuto odpovědnost má, za podmínky, že veškeré plánování a provádění je řízeno vedoucím jakosti. Organizace s maximálně 10 pracovníky, kteří se aktivně zabývají prováděním údržby, může smluvně sjednat nezávislou část auditu systému jakosti s jinou organizací nebo kvalifikovanou a způsobilou osobou schválenou příslušným úřadem.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC 145.A.65(c)(2)

Politika bezpečnosti a jakosti, postupy údržby a systém jakosti

1. Podstatnou součástí systému jakosti je systém zpětné vazby tohoto systému.

2. Pro systém zpětné vazby (realizace nápravných opatření) nesmí být uzavřena dodavatelská smlouva s externími osobami. Základní funkcí systému zpětné vazby je zajišťovat, aby všechny nálezy vyplývající z nezávislých auditů jakosti dané organizace byly řádně a včas vyšetřeny a napraveny, aby odpovědnému vedoucímu umožnily řádnou informovanost o otázkách bezpečnosti a rozsahu shody s Částí-145.

3. Zprávy z nezávislého auditu jakosti, týkající se ustanovení AMC 145.A.65(c)(1), pododstavec 10, by měly být zasílány příslušnému(ným) oddělení(m) z hlediska nápravných opatření určujících časový plán nápravy. Časový plán nápravy má být projednán s tímto(těmito) oddělením(i) před tím, než oddělení jakosti nebo jmenovaný auditor tyto termíny ve zprávě potvrdí. Ustanovení 145.A.65(c)(2) požaduje, aby příslušné(á) oddělení provedlo(a) nápravná opatření a informovalo oddělení jakosti nebo auditora jakosti jmenovaného pro tato nápravná opatření.

4. Odpovědný vedoucí by měl s personálem pořádat pravidelné schůzky, aby zkontroloval stav nápravných opatření, vyjma toho, že ve velkých organizacích takové schůzky mohou být ze dne na den přeneseny na vedoucího jakosti, tyto jsou však podřízeny schůzkám odpovědného vedoucího, nejméně dvakrát za rok se však konají s nadřazeným personálem a zahrnují přezkoumání objemu výkonů a alespoň jednou za půl roku přijetí celkové zprávy o nálezech nevyhovění.

5. Všechny záznamy týkající se nezávislého auditu jakosti a systému zpětné vazby by měly být uchovávány nejméně po dobu 2 let od dne vyřízení nálezu, ke kterému se tyto záznamy vztahují nebo po takové období, aby byly splněny podmínky AMC 145.A.65(c)(1), pododstavec 9, časové periody auditů, a to tak, že bude použito to období, které je delší.

AMC 145.A.70(a)**Výklad organizace údržby**

Do Výkladu organizace údržby by měly být zahrnuty následující informace:

Informace stanovené v 145.A.70(a) pododstavce (6) a (12) až (16) včetně mohou zůstat jako oddělené dokumenty nebo oddělený elektronický soubor dat podřízený řídicí části zmíněného Výkladu, který obsahuje jasné odkazy na tyto dokumenty nebo elektronické soubory dat.

Výklad by měl obsahovat přiměřenou informaci, stanovenou v tomto AMC. Pokud je problematika vyčerpána, může být Výklad předložen v jakémkoliv předmětovém pořadí. Tam, kde organizace používá odlišnou úpravu, například aby vzala v úvahu Výklad plnicí funkci pro více než jedno oprávnění, by měl Výklad obsahovat odkaz na Přílohy používající tento seznam jako vodítko s vysvětlením, kde lze ve Výkladu příslušnou záležitost nalézt.

Výklad by měl podle potřeby obsahovat informace, jak organizace k údržbě vyhoví instrukcím Omezení řízení konfigurace kritického návrhu (CDCCL).

Malé organizace pro údržbu mohou slučovat rozličné články, aby vytvořily jednoduchý Výklad, který více odpovídá jejich potřebám.

Provozovatel může pro zveřejnění Výkladu organizace údržby použít elektronické zpracování dat. Výklad organizace údržby by měl být k dispozici příslušnému schvalujícímu úřadu ve formě přijatelné pro příslušný úřad. Měla by být věnována pozornost slučitelnosti publikačních systémů elektronického zpracování dat s nezbytným šířením Výkladu organizace údržby jak interně, tak externě.

ČÁST 0 ORGANIZACE VŠEOBECNĚ (Provozovatelé v rámci Evropské unie)

Tato část je vyhrazena pro ty organizace oprávněné k údržbě podle Části-145, které jsou též provozovateli v rámci Evropské unie.

ČÁST 1 VEDENÍ

- 1.1. Statutární závazek odpovědného vedoucího.
- 1.2. Politika bezpečnosti a jakosti.
- 1.3. Pracovníci vedení.
- 1.4. Povinnosti a odpovědnosti pracovníků vedení.
- 1.5. Funkční schéma vedení.
- 1.6. Seznam osvědčujícího personálu a podpůrného personálu[].
- 1.7. Zdroje pracovní síly.
- 1.8. Všeobecný popis provozních zařízení určených ke schválení v jednotlivých lokalitách.
- 1.9. Zamýšlený rozsah práce organizace.
- 1.10. Postup oznamování změn příslušnému úřadu, týkajících se činností/oprávnění/umístění/personálu organizace.
- 1.11. Postupy upravování Výkladu organizace včetně pověřovacích postupů, pokud existují.

ČÁST 2 POSTUPY ÚDRŽBY

- 2.1. Postup hodnocení dodavatelů a dohled nad subdodavateli.
- 2.2. Přejímka/kontrola letadlových celků a materiálu od externích dodavatelů.
- 2.3. Skladování, označování závěskami a uvolňování letadlových celků a materiálu pro údržbu letadla.
- 2.4. Přejímka nářadí a vybavení.
- 2.5. Cejchování nářadí a vybavení.
- 2.6. Používání nářadí a vybavení personálem (včetně náhradního nářadí).
- 2.7. Předepsané požadavky na čistotu provozních prostor pro údržbu.
- 2.8. Pokyny pro údržbu a vztah k pokynům výrobce letadla/letadlového celku včetně jejich aktualizace a dostupnosti pro personál.
- 2.9. Postup opravy.
- 2.10. Slučitelnost s programem údržby letadla.
- 2.11. Postup pro příkazy k zachování letové způsobilosti.
- 2.12. Postup pro nepovinné modifikace.
- 2.13. Používaná dokumentace údržby a její vyplňování.
- 2.14. Řízení technických záznamů.
- 2.15. Odstraňování závad zjištěných během údržby na základně.
- 2.16. Postup uvolňování do provozu.
- 2.17. Záznamy pro provozovatele.
- 2.18. Předávání zpráv o závadách příslušnému úřadu/provozovateli/výrobci.
- 2.19. Vracení vadných letadlových celků do skladu.
- 2.20. Předávání vadných celků externím dodavatelům.
- 2.21. Řízení systémů počítačových záznamů údržby.
- 2.22. Řízení plánování normohodin vzhledem k plánu prací údržby.
- 2.23. Řízení kritických úkolů.
- 2.24. Odkazy na zvláštní postupy údržby jako jsou:
 - Postupy motorové zkoušky,
 - Postupy zkoušky tlakování letadla,
 - Postupy přetahování letadla,
 - Postupy pojiždění letadlem.
- 2.25. Postupy pro zjišťování a nápravu chyb údržby.

- 2.26. Postupy pro předání úkolů směny.
- 2.27. Postupy pro oznamování nepřesností a nejasností údajů údržby držiteli Typového osvědčení.
- 2.28. Postupy pro produkční plánování.

ČÁST L2 DALŠÍ POSTUPY PRO TRAŤOVOU ÚDRŽBU

- L2.1. Řízení letadlových celků, nářadí, vybavení apod. při traťové údržbě.
- L2.2. Postupy traťové údržby týkající se ošetření/plnění paliva/odmrazování, včetně prohlídky/odstranění zbytků kapaliny pro odmrazování nebo ochranu proti námraze, atd.
- L2.3. Řízení závad a opakovaných závad při traťové údržbě.
- L2.4. Postup vyplňování technického palubního deníku na trati.
- L2.5. Traťový postup pro letadlové celky ve společném fondu a zapůjčené.
- L2.6. Postup pro vracení vadných letadlových celků demontovaných z letadla.
- L2.7. Postup při řízení kritických úkolů.

ČÁST 3 POSTUPY SYSTÉMU JAKOSTI

- 3.1. Audit jakosti postupů organizace.
- 3.2. Audit jakosti letadla.
- 3.3. Postup nápravné činnosti z auditu jakosti.
- 3.4. Postupy ověřování kvalifikace a výcviku osvědčujícího personálu a podpůrného personálu[].
- 3.5. Záznamy o osvědčujícím personálu a podpůrném personálu[].
- 3.6. Personál pro provádění auditů jakosti.
- 3.7. Opravňování kontrolorů.
- 3.8. Opravňování mechaniků.
- 3.9. Udělování výjimek z úkolů údržby letadel nebo letadlových celků.
- 3.10. Řízení přiznávání odchylek od postupů organizací.
- 3.11. Postup přiznávání způsobilosti pro specializované činnosti jakými je defektoskopie, svařování apod.
- 3.12. Řízení pracovních skupin výrobců a další údržby.
- 3.13. Postup pro výcvik lidských činitelů.
- 3.14. Hodnocení kvalifikace personálu.
- [3.15 Postupy výcviku pro zácvk na pracovišti podle oddílu 6 Dodatku III k Části-66 (omezeno na případ, kdy je příslušný úřad pro oprávnění podle Části-145 a průkaz způsobilosti podle Části-66 totožný).

- 3.16 Postup pro vydání doporučení příslušnému úřadu pro vydání průkazu způsobilosti podle Části-66 v souladu s bodem 66.B.105 (omezeno na případ, kdy je příslušný úřad pro oprávnění podle Části-145 a průkaz způsobilosti podle Části-66 totožný).]

ČÁST 4

- 4.1. Uzavírání smluv s provozovateli.
4.2. Postupy a administrativa pro provozovatele.
4.3. Vyplňování záznamů provozovatele.

ČÁST 5

- 5.1. Vzory dokladů.
5.2. Seznam subdodavatelů podle 145.A.75(b).
5.3. Seznam míst provádění traťové údržby podle 145.A.75(d).
5.4. Seznam smluvních organizací podle 145.A.70(a)(16).

ČÁST 6 POSTUPY ÚDRŽBY PROVOZOVATELE

Tato část je vyhrazena pro ty organizace oprávněné k údržbě podle Části-145, které jsou též provozovateli.

ČÁST 7 DOPLŇKOVÉ POSTUPY PRO FAR 145 OPRAVNA

Tato část je vyhrazena pro ty organizace oprávněné k údržbě podle Části-145, které jsou též oprávněny jako opravna FAA podle FAR Part-145.

Obsah této kapitoly odráží rozdíly mezi Částí-145 a FAR Part-43/Part-145, které se v průběhu času změní, jak bude postupovat harmonizace a zkušenost s postupy FAA.

Poradní oběžník FAA 145-7 Appendix 2 obsahuje podrobnosti o obsahu Části 7.

ČÁST 8 DOPLŇKOVÉ POSTUPY KANADSKÉHO ÚŘADU PRO CIVILNÍ LETECTVÍ (TCCA) PRO ORGANIZACE PROVÁDĚJÍCÍ ÚDRŽBU PODLE TCCA AM 573

Tato část je vyhrazena pro ty organizace oprávněné k údržbě podle Části-145, které jsou též oprávněny jako organizace provádějící údržbu podle TCCA AM 573.

Obsah této kapitoly odráží rozdíly mezi Částí-145 a AM 573, které se v průběhu času změní, jak bude postupovat harmonizace a zkušenost s postupy TCCA.

Pokyn TCCA pro personál údržby a výroby letadel MSI 10 Appendix A obsahuje podrobnosti o obsahu Části 8.

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

[Rozhodnutí č. 2010/006/R, 07. 09. 2010]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2009/007/R, 31. 03. 2009]

[Rozhodnutí č. 2007/002/R, 20. 03. 2007]

AMC 145.A.75(b)

Práva organizace

1. Činnost podle systému jakosti organizace příslušně oprávněné podle Části-145 (uzavírání subdodavatelských smluv) se týká případu organizace, která sama není příslušně oprávněna podle Části-145 a provádí omezenou traťovou údržbu nebo malou údržbu motoru nebo údržbu jiných letadlových celků nebo specializovanou službu jako subdodavatel pro organizaci příslušně oprávněnou podle Části-145. Aby byla příslušně oprávněna uzavírat subdodavatelské smlouvy, měla by organizace mít postupy pro řízení takových subdodavatelů, jak je popsáno dále. Jakákoliv organizace oprávněná k údržbě, která provádí údržbu pro jiné organizace oprávněné k údržbě, kde se údržba nachází v rozsahu svého vlastního oprávnění, není pro účel tohoto odstavce předpokládáno uzavírání subdodavatelské smlouvy.

POZNÁMKA: Pro ty organizace oprávněné podle Části-145, které jsou též certifikovány Leteckým úřadem FAA podle FAR 145, je třeba poznamenat, že FAR 145 je více omezující vzhledem k činnostem údržby, které mohou být zajišťovány uzavřením dodavatelské nebo subdodavatelské smlouvy s jinými organizacemi provádějícími údržbu. Tudíž se doporučuje, aby každý seznam organizací provádějících údržbu a uzavírajících dodavatelské a subdodavatelské smlouvy rozlišoval ty organizace, které splňují kritéria Části-145, a organizace, které splňují kritéria FAR 145.

2. Údržba motorů nebo modulů motorů jiná než kontrola celkové dílenské údržby nebo generální oprava je myšlena jako jakákoliv údržba, která může být prováděna bez demontáže vnitřku motoru nebo v případě modulových motorů bez demontáže jakýchkoli vnitřků modulů.

3. ZÁKLADY UZAVÍRÁNÍ SUBDODAVATELSKÝCH SMLUV PODLE ČÁSTI-145

3.1. Hlavní důvody pro povolení organizaci oprávněné podle Části-145 uzavírat subdodavatelské smlouvy na určité práce údržby jsou:

(a) Dovolit uznání specializovaných služeb údržby, jako jsou, ale ne jenom, kovové povlaky, tepelné zpracování, plazmové nanášení, výroba určitých částí pro nevýznamné opravy/úpravy atd., v těchto případech bez nutnosti přímého schválení příslušným úřadem.

(b) Dovolit uznání údržby letadla až po, ale ne včetně, údržbu na základně, jak je uvedeno v 145.A.75(b) organizacemi, které nejsou příslušně oprávněné podle Části-145, když je nereálné očekávat přímé schválení příslušným úřadem. Příslušný úřad určí, kdy je to nereálné, ale všeobecně je to považováno za nereálné, jestliže pouze jedna nebo dvě organizace mají v úmyslu využívat subdodavatelskou organizaci.

(c) Dovolit uznání údržby letadlových celků.

(d) Dovolit uznání údržby motoru až po, ale ne včetně, kontrolu údržbové prohlídky nebo generální opravu motoru nebo modulu motoru, jak je stanoveno v 145.A.75(b) a to organizacemi, které nejsou příslušně oprávněny podle Části-145, když je nereálné očekávat přímé schválení příslušným úřadem. Stanovení nereálného je stejné jako v pododstavci (b).

3.2. Když je údržba prováděna podle systému řízení subdodávek, znamená to, že pro dobu trvání takové údržby bylo oprávnění podle Části-145 dočasně rozšířeno, aby zahrnovalo subdodavatele. Proto tedy vyplývá, že ty části zařízení, personálu a postupů týkajících se produktů organizací, na kterých se údržba provádí, by měly splňovat požadavky Části-145 po dobu trvání této údržby a tím organizacím zůstává odpovědnost zajišťovat, aby bylo takovým požadavkům vyhověno.

3.3. Pro kritéria stanovená v pododstavci 3.1 se na organizaci nevyžaduje, aby měla kompletní zařízení pro údržbu, které se požaduje z důvodů uzavírání subdodavatelských smluv, ale měla by mít svého vlastního odborného pracovníka, který by určil, zda subdodavatel splňuje potřebné požadavky. Avšak organizace nemůže být oprávněna, jestliže nemá v podniku zařízení, postupy a odborného pracovníka, který by prováděl většinu údržby, pro kterou je vyžadováno oprávnění v požadavcích podle tříd v rozsahu oprávnění.

3.4. Organizace může shledat jako nezbytné začlenit několik specializovaných subdodavatelů, aby jí to umožnilo osvědčit uvolnění určitých produktů do provozu. Příkladem by mohl být specialista na svářeni, elektrolytické pokovování, lakování atd. Pro oprávněné využití takových subdodavatelů se příslušný úřad bude muset přesvědčit, že organizace má potřebné odborné kvalifikace a postupy, aby mohla takové subdodavatele řídit.

3.5. Organizace pracující mimo rozsah oprávnění je považována za neoprávněnou. Taková organizace může za těchto okolností pracovat pouze pod řízením jiné organizace příslušně oprávněné podle Části-145.

3.6. Oprávnění uzavírat subdodavatelské smlouvy je vyjádřeno přijetím Výkladu organizace údržby příslušným úřadem, který nezbytně obsahuje zvláštní postupy pro řízení subdodavatelů.

4. ZÁSADY POSTUPŮ ČÁSTI-145 PRO ŘÍZENÍ SUBDODAVATELŮ, KTERÍ NEMAJÍ OPRÁVNĚNÍ PODLE ČÁSTI-145

4.1. Pomocí oddělení pro dohled nad subdodavateli organizace by měl být u organizace pro údržbu stanoven předauditní postup organizace, tímto oddělením může být též nezávislé oddělení auditu systému jakosti podle 145.A.65[(c)]. Aby byl audit perspektivní, musí subdodavatel stanovit, zda služby subdodavatele, které jsou vyžadovány, vyhovují záměrům Části-145.

4.2. Organizace oprávněná podle Části-145 potřebuje zhodnotit, v jakém rozsahu bude užívat zařízení subdodavatele. Jako všeobecné pravidlo by organizace měla požadovat jeho vlastní systém vedení záznamů, schválené údaje a materiál/náhradní díly, ale mohlo by být dovoleno použití nářadí, vybavení a personálu subdodavatele, pokud takové nářadí, vybavení a personál splňují požadavek Části-145. V případě subdodavatelů, kteří poskytují specializované služby, může být z praktických důvodů nutné použít jejich specializovaný personál, schválené údaje a materiál za předpokladu jeho uznání organizací oprávněnou podle Části-145.

4.3. Pokud práce údržby sjednané jako subdodávka nemohou být při převímce plně kontrolovány organizací oprávněnou podle Části-145 potom bude pro takovou organizaci nutné, mít dohled nad kontrolou a uvolněním od subdodavatele. Tyto činnosti by měly být plně popsány v postupu organizace. Organizace bude muset zvážit, zda použít svůj vlastní personál nebo využít oprávněný personál subdodavatele.

4.4. Osvědčení o uvolnění do provozu smí být vydáno buď u subdodavatele, nebo v organizaci personálem, kterému bylo vydáno oprávnění k osvědčování v souladu s 145.A.30, podle potřeby, a to organizací oprávněnou podle Části-145. Takový personál obvykle pochází z organizace oprávněné k údržbě podle Části-145, ale též to může být osoba od subdodavatele, která splňuje požadavky na osvědčující personál organizace oprávněné k údržbě, která sama je oprávněna příslušným úřadem v souladu s Výkladem organizace údržby. Osvědčení o uvolnění do provozu a formulář 1 EASA musí být vždy vydány s odvoláním na oprávnění organizace k údržbě.

4.5. Dohled nad subdodavateli musí zaznamenávat audity subdodavatele, obsahovat plán nápravných opatření a vědět, kdy je subdodavateli využíván. Postup by měl zahrnovat zřetelný proces zrušení subdodavatelů, kteří neplní požadavky na organizaci oprávněnou k údržbě podle Části-145.

4.6. Pracovníci auditu jakosti musí provést audit oddělení dohledu nad subdodavateli a vzorový audit subdodavatelů, jestliže tato práce nebyla již provedena pracovníky auditu jakosti tak, jak je uvedeno v pododstavci 4.1.

4.7. Smlouva mezi organizací oprávněnou k údržbě podle Části-145 a subdodavatelem by měla obsahovat opatření pro pracovníky příslušného úřadu a standardizačního týmu EASA, aby měli náležitý přístup k subdodavateli.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC 145.A.80
Omezení organizace

Tento odstavec je určen k ošetření situace, kdy větší organizace nemusí dočasně být majitelem veškerého nezbytného nářadí, vybavení apod. pro typ letadla či verzi stanovenou v oprávnění organizace. Tento odstavec znamená, že příslušný úřad nemusí upravovat oprávnění, aby vypustil typ nebo verzi letadla na základě toho, že jde o dočasnou situaci a že organizace se zavázala znovu získat nářadí, vybavení apod. do zahájení údržby tohoto typu.

[]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ODDÍL B – Postupy pro příslušné úřady**AMC 145.B.10(1)****Příslušný úřad – Všeobecně**

1. Při rozhodování o požadovaném organizačním uspořádání by měl příslušný úřad přezkoumat počet osvědčení, která mají být vydána, počet a velikost možných organizací oprávněných k údržbě podle Části-145 v určitém členském státě a také úroveň činnosti civilního letectví, počet a složitost letadel a velikost leteckého průmyslu členských států.

2. Příslušný úřad by si měl ponechat účinné řízení důležitých funkcí dozoru a nepřenášet je takovým způsobem, že organizace podle Části-145 ve skutečnosti samy řídí záležitosti letové způsobilosti.

3. Vytvoření organizačního uspořádání by mělo zajistit, že rozličné úkoly a povinnosti příslušného úřadu nejsou přenášeny na jednotlivce. To znamená, že stále pokračující a nenarušované plnění těchto úkolů a povinností příslušného úřadu by též mělo být zaručeno v případě nemoci, nepředvídané události nebo odchodu jednotlivých zaměstnanců.

AMC 145.B.10(3)**Příslušný úřad – Kvalifikace a výcvik**

1. Inspektoři příslušného úřadu by měli mít:

1.1. praktické zkušenosti a odbornou znalost v uplatňování požadavků na letovou bezpečnost a provozních bezpečnostních postupů;

1.2. celkovou znalost:

- a) příslušných částí prováděcích předpisů, certifikačních specifikací a poradenského materiálu;
- b) postupů příslušného úřadu;
- c) práv a povinností inspektora;
- d) systémů jakosti;
- e) řízení zachování letové způsobilosti.
- [f) provozních postupů, pokud ovlivňují řízení zachování letové způsobilosti letadel nebo údržbu.]

1.3. výcvik metod auditu.

1.4. 5 let praxe, která dovoluje inspektorovi pracovat samostatně. Ta může zahrnovat praxi získanou během výcviku k získání kvalifikace podle odstavce 1.5.

1.5. příslušné vysokoškolské vzdělání nebo kvalifikaci technika údržby letadel s doplňkovým vzděláním. „příslušné vysokoškolské vzdělání“ znamená vysokoškolské vzdělání získané studiem oboru letectví, strojírenství, elektrotechniky, elektroniky, avioniky nebo jiným studiem příslušným údržbě a zachování letové způsobilosti letadel/letadlových celků.

1.6. znalost norem údržby včetně výcviku týkajícího se bezpečnosti palivových nádrží (FTS), jak je popsáno v Dodatku IV k AMC 145.A.30(e) a AMC 145.B.10(3).

2. Kromě technické způsobilosti by inspektoři měli mít vysoký stupeň bezúhonnosti, měli by být nestranní při provádění svých úkolů, měli by být diskrétní a měli by mít dobré znalosti lidské povahy.

3. Program pro pokračovací výcvik by měl být zpracován tak, aby inspektoři byli stále způsobilí provádět své přidělené úkoly.

[Rozhodnutí č. 2010/006/R, 07. 09. 2010]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[Rozhodnutí č. 2007/002/R, 20. 03. 2007]

AMC 145.B.10(4)

Příslušný úřad – Postupy

Dokumentované postupy by měly obsahovat následující informace:

- a) Ustanovení příslušného(ých) úřadu(ů) členským státem.
- b) Titul(y) a jméno(a) vedoucího(ích) příslušného úřadu a jejich povinnosti a odpovědnosti.
- c) Organizační schéma znázorňující související vazby odpovědnosti nadřízených osob.
- d) Postup, který stanovuje kvalifikace pro personál společně se seznamem personálu oprávněným podepisovat osvědčení.
- e) Všeobecný popis provozních prostor.
- f) Postupy, které stanovují jak příslušný(é) úřad(y) zajišťuje(i) plnění Části-145.

AMC 145.B.20(1)

První oprávnění

1. Úředně je požadované příslušným úřadem v písemné formě, což znamená, že pro tuto činnost by měl být užíván formulář 4 EASA. S výjimkou odpovědného vedoucího, by měl být formulář EASA vyplněn pro každou osobou, která zaujímá funkci tak, jak požaduje 145.A.30(b).

2. Pro úřední přijetí by měl být použit formulář 4 EASA nebo v případě odpovědného vedoucího využito schválení Výkladu organizace údržby, který obsahuje prohlášení odpovědných vedoucích o závazku.

3. Příslušný úřad může odpovědného vedoucího zamítnout tam, kde je zřejmý důkaz, že tento předčasně zastával funkci nadřízené osoby v jakékoliv organizaci oprávněné podle JAR/Části a zneužil tohoto postavení tím, že neplnil příslušné požadavky JAR/Části.

AMC 145.B.20(2)

První oprávnění

Ověření, že organizace plní postupy Výkladu, by mělo být stanoveno příslušným úřadem, který Výklad organizace údržby schvaluje.

AMC 145.B.20(3)

První oprávnění

1. Příslušný úřad by měl stanovit kým a jak by měl být audit veden. Například pro velké organizace bude nezbytné určit, zda je pro určitou situaci nejvhodnější určit jeden audit prováděný velkým týmem nebo řadu auditů prováděných malými auditorskými týmy nebo početné skupiny auditů prováděných jednotlivým pracovníkem.

2. Doporučuje se, aby byl audit prováděn na základě skupiny typově příbuzných produktů, protože například v případě organizace s kvalifikací na Airbus A310 a A320 se audit zaměří pouze na jeden typ pro úplnou kontrolu vyhovění. V závislosti na výsledku, může být pro druhý typ požadována pouze namátková kontrola vzhledem k těm činnostem, které jsou chápány jako nevyhovující z hlediska prvního typu.

3. Inspektor příslušného úřadu provádějící audit by měl vždy zajistit, že je po celou dobu auditu doprovázen(a) nadřízeným odborně kvalifikovaným pracovníkem organizace. Obvykle je to vedoucí jakosti. Důvod pro to, aby byl doprovázen(a), je zajistit, že organizace si plně uvědomuje jakékoliv nálezy během auditu.

4. Inspektor provádějící audit by měl nadřízeného odborně kvalifikovaného pracovníka organizace na závěr auditu o všech provedených nálezech informovat.

AMC 145.B.20(5)

První oprávnění

1. Zpráva z auditu by měla být vytvořena na formuláři 6 EASA.

2. Přezkoumání jakosti se zprávou z auditu v souladu s formulářem 6 EASA by mělo být provedeno oprávněnou nezávislou osobou jmenovanou příslušným úřadem. Přezkoumání by mělo vzít v úvahu příslušné odstavce Části-145, zařazení úrovně nálezů a provedená závěrečná opatření. Přijatelná kontrola formuláře auditu by měla být vyjádřena podpisem na formuláři auditu.

AMC 145.B.20(6)

První oprávnění

1. Zpráva by měla obsahovat datum nápravy každého nálezu společně s odkazem na zprávu příslušného úřadu nebo dopisem potvrzujícím nápravu nálezu.

2. Může dojít k události, kdy inspektor příslušného úřadu může v organizaci žadatele shledat okolnosti, u kterých si není jistý(á) ohledně plnění požadavků. V tomto případě by organizace měla být informována o možném neplnění požadavků a o skutečnosti, že tato okolnost bude před tím, než bude učiněno rozhodnutí přezkoumána příslušným úřadem.

Jestliže rozhodnutí je, že nález je v souladu s požadavky, potom je postačující ústní potvrzení.

3. Nálezy by měly být zaznamenávány na formuláři o zprávě z auditu s přechodným rozdělením, jako je úroveň 1 nebo 2. Potom co audit zjistil konkrétní nálezy, by měl příslušný úřad přezkoumat přechodné úrovně nálezů, upravit je, když je to nezbytné, a změnit rozdělení z přechodného na schválené.

4. Všechny nálezy by měly být písemně potvrzeny organizaci žadatele do 2 týdnů od konání auditu.

AMC 145.B.25(1)

Vydání oprávnění

1. Pokud se oprávnění vztahuje k více než jednomu členskému státu, mělo by být oprávnění uděleno současně členským státem, na jehož území jsou další provozní prostory organizace k údržbě umístěny. Z praktických důvodů by mělo být první oprávnění uděleno na základě společné návštěvy auditu schvalujícího členského státu a členského státu, na jehož území jsou další provozní prostory organizace k údržbě umístěny. Auditem, který se vztahuje k [pokračování] oprávnění, by měl být pověřen členský stát, na jehož území je provozní prostor organizace k údržbě umístěn. Formulář o výsledku auditu a doporučení by mělo být potom předloženo schvalujícímu členskému státu.

2. Oprávnění týkající se Části-145 by mělo vycházet pouze ze způsobilosti organizace (včetně jakýchkoliv subdodavatelů), ale nemělo by být omezeno na vztah k EASA/produkty s národním Typovým osvědčením.

Například když je organizace způsobilá provádět údržbu v rámci omezení Části-145 letadel série Boeing 737-200, rozsah oprávnění by měl uvádět A1 Boeing série 737-200 a ne Boeing 737-2H6, což je konkrétní letadlový kód pro jedno z mnoha sérií -200.

3. Příslušný úřad by měl vyjádřit schválení Výkladu písemně.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC 145.B.25(2)
Vydání oprávnění

Platnost oprávnění podle Části-145 by mělo mít neomezenou dobu trvání.

AMC 145.B.25(3)
Vydání oprávnění

Číselné pořadí by mělo být pro konkrétní organizaci oprávněnou k údržbě jednoznačné.

AMC 145.B.30(1)
Zachování oprávnění

Pro audity určitých prvků dokončené během období předcházejících 23 měsíců může být od inspektora(ů) příslušného úřadu požadováno uznání za předpokladu splnění čtyř podmínek:

- audit určitého prvku by měl být týž jako ten požadovaný poslední změnou Části-145, a
- měl by být uspokojivý záznam důkazu o tom, že audity určitého prvku byly provedeny a že byla učiněna všechna nápravná opatření, a
- inspektor(ři) příslušného úřadu by měl(i) být přesvědčen(i), že neexistuje žádný důvod věřit požadavkům, které by se zhoršily vzhledem k požadavkům auditů určitých prvků, kterým už bylo přiznáno schválení, a
- audit určité položky, které bylo už přiznáno schválení, by měl být opět proveden ne později než 24 měsíců po posledním auditu prvku.

AMC 145.B.30(2)
Zachování oprávnění

1. Tam, kde příslušný úřad rozhodl, že řada návštěv auditu je k dokončení úplného auditu organizace nezbytná, by program měl ukázat, které stránky oprávnění budou pokryty při každé návštěvě.

2. Doporučuje se, aby se část auditu zaměřila na dvě trvalá hlediska oprávnění podle Části-145, a to na hlášení vlastního interního sledování jakosti organizace zpracovaná personálem sledujícím jakost pro stanovení toho, zda organizace zjišťuje a napravuje své sporné body, a za druhé na počet úlev udělených vedoucím jakosti.

3. Pro úspěšný závěr auditu včetně oprávnění Výkladu by měl být inspektorem provádějícím audit vyplněn formulář hlášení z auditu včetně všech zaznamenaných nálezů a doporučení. Pro tuto činnost by měl být použit formulář 6 EASA.

4. Odpovědný(á) vedoucí by měl(a) alespoň každých 24 měsíců zjistit, zda je zajištěno, že plně pochopil(a) význam oprávnění.

5. V případě stanic traťové údržby může příslušný úřad přijmout program namátkových kontrol založený na počtu stanic traťové údržby a jejich složitosti.

AMC 145.B.35
Změny

Příslušný úřad by měl mít odpovídající řízení změn personálu vedení, který je uveden v bodě 145.A.30(a) a (b), a tyto změny v personálu budou vyžadovat změnu ve Výkladu.

AMC 145.B.35(1)
Změny

[]
[Pro změnu(y) oprávnění podle Části-145] by měla(y) být použita(y) vhodná(é) část(i) formuláře 6 EASA.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[AMC 145.A.35(2)]
Změny organizace

Hlavním účelem tohoto odstavce je umožnit organizaci, aby její oprávnění zůstalo v platnosti během provádění libovolných přesně stanovených změn, pokud je to dohodnuto s příslušným úřadem. Bez tohoto odstavce by byla platnost oprávnění ve všech případech automaticky pozastavena.]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC 145.B.40
Změny Výkladu organizace údržby (MOE)

1. Doporučuje se, aby byl udržován jednoduchý formulář stavu Výkladu, který obsahuje informace kdy příslušný úřad změnu obdržel a kdy byla schválena.

2. Příslušný úřad může určit některou skupinu změn, které mohou být začleněny do Výkladu bez předchozího schválení úřadu. V tomto případě by postupy měly být uvedeny v oddílu změn Výkladu organizace údržby.

Kapitola Výkladu pojednávající o rozsahu práce/oprávnění by se neměla na tyto postupy vztahovat.

3. Organizace by měla každou změnu Výkladu předložit příslušnému úřadu, ať je to změna ke schválení nebo změna podaná ke schválení. Tam, kde změna vyžaduje schválení příslušným úřadem, by měl příslušný úřad, když je přesvědčen o správnosti, své schválení vyjádřit písemně. Kde byla změna podána podle postupu schváleného příslušným úřadem, měl by příslušný úřad potvrdit příjem písemně.

AMC 145.B.50(a)
Nálezy

Ve skutečných podmínkách je nález úrovně 1 v případě, že příslušný úřad shledá významné neplnění požadavků Části-145.

Následující jsou příklady nálezů úrovně 1:

- Neumožnění přístupu do organizace během normální provozní doby v souladu s 145.A.90(2) po dvou písemných žádostech.
- Jestliže řízené cejchování vybavení jak je stanoveno v 145.A.40(b), bylo předtím nedodrženo na určité skupině příbuzných produktů tak, že většina „cejchovaných“ vybavení byla od určité doby nedůvěryhodná, potom toto bude nález úrovně 1.

POZNÁMKA: Úplná skupina příbuzných produktů je přesně stanovena jako celé letadlo, motor nebo letadlový celek určitého typu.

Pro nález úrovně 1 může být pro příslušný úřad nezbytné zajistit to, že další údržba a opětné osvědčování všech dotčených výrobků je dokončeno v závislosti na charakteru nálezu.

Ve skutečných podmínkách, kde inspektor příslušného úřadu shledal neshodu s Částí-145 vzhledem k jednomu produktu, může toto být považováno jako nález úrovně 2.

Následující jsou příklady nálezů úrovně 2:

- Jednonásobné použití letadlového celku bez jakékoliv použitelné závěsky.
- Doklady o výcviku osvědčujícího personálu, které nejsou úplné.

AMC 145.B.50(b)
Nálezy

1. Tam, kde organizace nezavedla nezbytná nápravná opatření v daném období může být vhodné udělit další lhůtu až tři měsíce, za předpokladu, že toto odpovědný vedoucí oznámí příslušnému úřadu. Za výjimečných okolností a za předpokladu reálného plánu opatření zaváděného

do praxe, může příslušný úřad výhradně provést změnu lhůty nápravného opatření a to na maximálně 6 měsíců. Avšak při udělování takové změny by mělo být zvaženo předešlé chování organizace.

[]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

AMC 145.B.55

Uchovávání záznamů

1. Systém uchovávání záznamů by měl zajistit, že všechny záznamy jsou přístupné kdykoliv je to potřeba v přiměřené době. Tyto záznamy by měly být uspořádány odpovídajícím způsobem prostřednictvím příslušného úřadu (chronologicky, v abecedním pořádku atd.).
2. Všechny záznamy obsahující citlivé údaje týkající se žadatelů nebo organizací by měly být uchovávány bezpečným způsobem a s řízeným přístupem k zajištění diskrétního uložení údajů tohoto typu.
3. Veškeré počítačové technické vybavení užívané k zajištění záložních údajů by mělo být skladováno v místě odlišném od místa obsahujícím pracovní údaje a v prostředí, které zajišťuje, že tyto údaje zůstávají i nadále ve vyhovujícím stavu. Když dojde ke změnám technického nebo programového vybavení, měla by být věnována zvláštní péče zajištění toho, že všechny nezbytné údaje jsou stále přístupné přinejmenším během celého období, které je stanoveno v 145.B.55.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

[AMC k Dodatku III**Oprávnění organizace k údržbě podle Přílohy II (Části-145)**

Následující pole na straně 2 „Rozsah oprávnění organizace k údržbě“ Osvědčení o oprávnění organizace k údržbě by měla být vyplněna následovně:

- Datum původního vydání: Vztahuje se k datu prvního vydání Příručky organizace údržby.
- Datum poslední schválené změny: Vztahuje se k datu poslední změny Příručky organizace údržby, která má vliv na obsah osvědčení. Změny v Příručce organizace údržby, které nemají vliv na obsah osvědčení, nevyžadují opětovné vydání osvědčení.
- Změna č.: Vztahuje se k číslu poslední změny Příručky organizace údržby, která má vliv na obsah osvědčení. Změny v Příručce organizace údržby, které nemají vliv na obsah osvědčení, nevyžadují opětovné vydání osvědčení.]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**[Dodatek I k AMC 145.B.20(1)
Formulář 4 EASA**

K formuláři 4 EASA se vztahují ustanovení Dodatku X k AMC M.B.602 (a) a AMC M.B.702 (a).]
[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Part-145 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT		EASA FORM 6				
DOPORUČIJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRÁVNĚNÍ PODLE Části-145		FORMULÁŘ 6 EASA				
Part 2: Part-145 Compliance Audit Review;						
The five columns may be labeled and used as necessary to record the approval class &/or product line reviewed. Against each column used of following Part-145 sub-paragraphs please either tick (√) the box if satisfied with compliance or cross (X) the box if not satisfied with compliance and specify the reference of the Part 4 finding next to the box or enter N/A where an item is not applicable, or N/R when applicable but not reviewed.						
Část 2: Kontrolní audit vyhovění požadavkům Části-145						
Může být označeno a použito 5 sloupců, je-li to nezbytné k zaznamenání schválené kontroly a/nebo přezkoumání skupiny příbuzných produktů. V každém použitém sloupci z následujících pododstavců Části-145 prosím označte pole buď odškrtnutím (√), jestliže jste přesvědčeni o vyhovění, nebo označte políčko křížkem (X), jestliže o vyhovění přesvědčení nejste, a vedle pole uveďte odkaz na nález podle Části 4 nebo zapište N/A (není použitelná) v případě, že položka není použitelná, nebo N/R (není přezkoumána) v případě, že položka je použitelná, ale není přezkoumána.						
Para Odstavec	Subject Předmět					
145.A.25	Facility requirements Požadavky na provozní prostory	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
145.A.30	Personel requirements Požadavky na personál	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
145.A.35	Certifying Staff and Category B1 and B2 support staff Osvědčující personál a podpůrný personál []	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
145.A.40	Equipment, Tools and material Vybavení, nářadí a materiál	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
145.A.42	Acceptance of Components Přejímka letadlových celků	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
145.A.45	Maintenance Data Údaje pro údržbu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
145.A.47	Production Planning Produkční plánování	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
145.A.50	Certification of Maintenance Osvědčování údržby	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
145.A.55	Maintenance Records Záznamy o údržbě	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
145.A.60	Occurrence Reporting Hlášení událostí	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
145.A.65	Safety and Quality Policy, maintenance Procedures and Quality System Politika bezpečnosti a jakosti, postupy údržby a systém jakosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
145.A.70	Maintenance Organisation Exposition (See Part 3) Výklad organizace údržby (Viz Část 3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
145.A.75	Privileges of the organisation Práva organizace	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
145.A.80	Limitation of the organisation Omezení organizace	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
145.A.85	Changes to the organisation Změny organizace	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
145.A.95	Findings Nálezy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Competent authority surveyor / Inspektor příslušného úřadu:		Signature(s) / Podpis(y):				
Competent authority office: Úřadovna příslušného úřadu:		Date of Form 6 part 2 completion: Datum vyplnění Části 2 formuláře 6:				

Part-145 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT		EASA FORM 6
DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRAVNĚNÍ PODLE Části-145		FORMULÁŘ 6 EASA
PART 3: Compliance with 145.A.70 Maintenance organisation exposition		
Please either tick (✓) the box if satisfied with compliance; or cross (X) if not satisfied with compliance and specify the reference of the Part 4 finding; or enter N/A where an item is not applicable; or N/R when applicable but not reviewed.		
Část 3: Vyhovění bodu 145.A.70 Výklad organizace údržby		
Prosím označte políčko buď odškrtnutím (✓) jestliže jste přesvědčeni o vyhovění; nebo jestliže nejste přesvědčeni o vyhovění, označte políčko křížkem (X) a uveďte vedle políčka odkaz na nález podle Části 4, nebo zapište N/A (není použitelná) v případě, že položka není použitelná, nebo N/R (není přezkoumána) v případě, že položka je použitelná, ale není přezkoumána.		
Part 1 Část 1	Management Vedení	
1.1	<input type="checkbox"/>	Corporate commitment by the accountable manager. Statutární závazek odpovědného vedoucího.
1.2	<input type="checkbox"/>	Safety and Quality Policy. Politika bezpečnosti a jakosti.
1.3	<input type="checkbox"/>	Management personnel. Pracovníci vedení.
1.4	<input type="checkbox"/>	Duties and responsibilities of the management personnel. Povinnosti a odpovědnosti pracovníků vedení.
1.5	<input type="checkbox"/>	Management Organisation Chart. Funkční schéma vedení.
1.6	<input type="checkbox"/>	List of Certifying staff and B1 and B2 support staff (Note: a separate document may be referenced). Seznam osvědčujícího personálu a podpůrného personálu kategorie B1 a B2 (Poznámka: lze se odvolat na samostatný dokument).
1.7	<input type="checkbox"/>	Manpower resources. Lidské zdroje.
1.8	<input type="checkbox"/>	General description of the facilities at each address intended to be approved. Všeobecný popis provozních prostor v jednotlivých lokalitách určených ke schválení.
1.9	<input type="checkbox"/>	Organisations intended scope of work. Zamýšlený rozsah práce organizace.
1.10	<input type="checkbox"/>	Notification procedure to the competent authority regarding changes to the organisation's activities/approval/location/personnel. Postup oznamování změn příslušnému úřadu, týkajících se činnosti/oprávnění/umístění organizace /personálu.
1.11	<input type="checkbox"/>	Exposition amendment procedures. Postupy změn výkladu
Part 2 Část 2	Maintenance procedures Postupy údržby	
2.1	<input type="checkbox"/>	Supplier evaluation and subcontract control procedure. Postup hodnocení dodavatelů a řízení subdodavatelů.
2.2	<input type="checkbox"/>	Acceptance/ inspection of aircraft components and material from outside contractors. Přejímka/kontrola letadlových celků a materiálu od externích dodavatelů.
2.3	<input type="checkbox"/>	Storage, tagging, and release of aircraft components and material to aircraft maintenance. Skladování, označování závěskami a uvolňování letadlových celků a materiálu pro údržbu letadel.
2.4	<input type="checkbox"/>	Acceptance of tools and equipment. Přejímka nářadí a vybavení.
2.5	<input type="checkbox"/>	Calibration of tools and equipment. Cejchování nářadí a vybavení.
2.6	<input type="checkbox"/>	Use of tooling and equipment by staff (including alternate tools). Používání nářadí a vybavení personálem (včetně náhradního nářadí).
2.7	<input type="checkbox"/>	Cleanliness standards of maintenance facilities. Předepsané požadavky na čistotu provozních prostor pro údržbu.
2.8	<input type="checkbox"/>	Maintenance instructions and relationship to aircraft/aircraft component manufacturers' instructions including updating and availability to staff. Pokyny pro údržbu a vztah k pokynům výrobce letadla/letadlového celku, včetně jejich aktualizace a dostupnosti pro personál.
2.9	<input type="checkbox"/>	Repair procedure. Postup opravy.
2.10	<input type="checkbox"/>	Aircraft maintenance programme compliance. Plnění programu údržby letadla.
2.11	<input type="checkbox"/>	Airworthiness Directives procedure. Postup pro příkazy k zachování letové způsobilosti.
2.12	<input type="checkbox"/>	Optional modification procedure. Postup pro nepovinné modifikace.
2.13	<input type="checkbox"/>	Maintenance documentation in use and completion of same. Používaná dokumentace pro údržbu a její vyplňování.
2.14	<input type="checkbox"/>	Technical record control. Řízení technických záznamů.

Part-145 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT		EASA FORM 6
DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRAVNĚNÍ PODLE Části-145		FORMULÁŘ 6 EASA
PART 3: Compliance with 145.A.70 Maintenance organisation exposition		
Část 3: Vyhovění bodu 145.A.70 Výklad organizace údržby		
2.15	<input type="checkbox"/>	Rectification of defects arising during base maintenance. Odstraňování závad zjištěných během údržby na základně.
2.16	<input type="checkbox"/>	Release to service procedure. Postup uvolnění do provozu.
2.17	<input type="checkbox"/>	Records for the operator. Záznamy pro provozovatele.
2.18	<input type="checkbox"/>	Reporting of defects to the competent authority/Operator/Manufacturer. Hlášení o závadách příslušnému úřadu/provozovateli/výrobci.
2.19	<input type="checkbox"/>	Return of defective aircraft components to store. Vracení vadných letadlových celků do skladu.
2.20	<input type="checkbox"/>	Defective components to outside contractors. Předávání vadných letadlových celků externím dodavatelům.
2.21	<input type="checkbox"/>	Control of computer maintenance record systems. Řízení systémů počítačových záznamů údržby.
2.22	<input type="checkbox"/>	Control of man-hour planning versus scheduled maintenance work. Řízení plánování normohodin vzhledem k plánu prací údržby.
2.23	<input type="checkbox"/>	Control of critical tasks. Řízení kritických úkolů.
2.24	<input type="checkbox"/>	Reference to specific maintenance procedures. Odkazy na zvláštní postupy údržby.
2.25	<input type="checkbox"/>	Procedures to detect and rectify maintenance errors. Postupy pro zjišťování a nápravu chyb údržby.
2.26	<input type="checkbox"/>	Shift / task handover procedures. Postupy pro předávání směn/úkolů.
2.27	<input type="checkbox"/>	Procedures for notification of maintenance data inaccuracies and ambiguities to the type certificate holder. Postupy pro oznamování nepřesností a nejasností údajů údržby držiteli Typového osvědčení.
2.28	<input type="checkbox"/>	Production planning procedures. Postupy pro produkční plánování.
Part L2		Additional Line Maintenance procedures
Část L2		Další postupy pro traťovou údržbu
L2.1	<input type="checkbox"/>	Line maintenance control of aircraft components, tools, equipment, etc. Řízení letadlových celků, nářadí, vybavení atd. při traťové údržbě.
L2.2	<input type="checkbox"/>	Line maintenance procedures related to servicing/fuelling/de-icing, etc. Postupy traťové údržby týkající se obsluhy/plnění paliva/odmrazování atd.
L2.3	<input type="checkbox"/>	Line maintenance control of defects and repetitive defects Řízení závad a opakovaných závad při traťové údržbě.
L2.4	<input type="checkbox"/>	Line procedure for completion of technical log. Postup pro vyplňování technického palubního deníku na trati.
L2.5	<input type="checkbox"/>	Line procedure for pooled parts and loan parts. Traťový postup pro součásti užívané společně a části zapůjčené.
L2.6	<input type="checkbox"/>	Line procedure for return of defective parts removed from aircraft. Postup pro vracení vadných součástí sejmutých z letadla.
L2.7	<input type="checkbox"/>	Line procedure for control of critical tasks. Postup pro řízení kritických úkolů při traťové údržbě.
Part 3		Quality system procedures
Část3		Postupy systému jakosti
3.1	<input type="checkbox"/>	Quality audit of organisation procedures. Audit jakosti postupů organizace.
3.2	<input type="checkbox"/>	Quality audit of aircraft. Audit jakosti letadel.
3.3	<input type="checkbox"/>	Quality audit remedial action procedure. Postup nápravné činnosti z auditu jakosti.
3.4	<input type="checkbox"/>	Certifying staff qualification and training procedure. Postup ověřování způsobilosti a výcviku osvědčujícího personálu.
3.5	<input type="checkbox"/>	Certifying staff records. Záznamy o osvědčujícím personálu.
3.6	<input type="checkbox"/>	Quality audit personel. Personál provádějící audit jakosti.

Part-145 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT		EASA FORM 6
DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRÁVNĚNÍ PODLE Části-145		FORMULÁŘ 6 EASA
PART 3: Compliance with 145.A.70 Maintenance organisation exposition Část 3: Vyhovění bodu 145.A.70 Výklad organizace údržby		
3.7	<input type="checkbox"/>	Qualifying inspectors. Opravňování osob provádějících dozor.
3.8	<input type="checkbox"/>	Qualifying mechanics. Opravňování mechaniků.
3.9	<input type="checkbox"/>	Aircraft / aircraft component maintenance tasks exemption process control. Proces řízení výjimek z úkonů údržby letadel/letadlových celků.
3.10	<input type="checkbox"/>	Concession control for deviation from organisation's procedures. Řízení přiznávání odchylek od postupů organizace.
3.11	<input type="checkbox"/>	Qualification procedure for specialised activities such as NDT, welding etc. Postupy přiznávání způsobilosti pro specializované činnosti takové jako defektoskopie, sváření atd.
3.12	<input type="checkbox"/>	Control of manufacturers' and other maintenance working teams. Řízení pracovních skupin výrobců a jiných pracovních skupin pro údržbu.
3.13	<input type="checkbox"/>	Human Factors training procedure. Postup pro výcvik lidských činitelů.
3.14	<input type="checkbox"/>	Competence assessment of personnel. Hodnocení způsobilosti personálu.
[3.15]	<input type="checkbox"/>	[Training procedures for on-the-job training as per Section 6 of Appendix III to Part-66 (limited to the case where the competent authority for the Part-145 approval and for the Part-66 licence is the same). Postupy výcviku pro zácvik na pracovišti podle oddílu 6 Dodatku III k Části-66 (omezeno na případ, kdy je příslušný úřad pro oprávnění podle Části-145 a průkaz způsobilosti podle Části-66 totožný).]
[3.16]	<input type="checkbox"/>	[Procedure for the issue of a recommendation to the competent authority for the issue of a Part-66 licence in accordance with 66.B.105 (limited to the case where the competent authority for the Part-145 approval and for the Part-66 licence is the same). Postup pro vydání doporučení příslušnému úřadu pro vydání průkazu způsobilosti podle Části-66 v souladu s bodem 66.B.105 (omezeno na případ, kdy je příslušný úřad pro oprávnění podle Části-145 a průkaz způsobilosti podle Části-66 totožný).]
Part 4 Část 4		
4.1	<input type="checkbox"/>	Contracting operators. Uzavírání smluv s provozovateli.
4.2	<input type="checkbox"/>	Operator procedures/paperwork. Postupy a administrativa provozovatelů.
4.3	<input type="checkbox"/>	Operator record completion. Vyplňování záznamu provozovatele.
Part 5 Část 5		Appendices Dodatky
5.1	<input type="checkbox"/>	Sample documents. Vzor dokladů.
5.2	<input type="checkbox"/>	List of sub-contractors. Seznam subdodavatelů.
5.3	<input type="checkbox"/>	List of Line maintenance locations. Seznam míst, kde se provádí traťová údržba.
5.4	<input type="checkbox"/>	List of Part-145 organisations. Seznam organizací oprávněných podle Části-145.
MOE Reference / Odkaz na výklad organizace:		MOE Amendment / Změna výkladu organizace:
Competent authority audit staff / Personál auditu příslušného úřadu:		Signature(s) / Podpis(y):
	
	
	
	
Competent authority office: Úřadovna příslušného úřadu:		Date of Form 6 part 3 completion: Datum vyplnění Části 3 formuláře 6:

Part-145 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT		EASA FORM 6				
DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRÁVNĚNÍ PODLE Části-145		FORMULÁŘ 6 EASA				
<p>Part 4: Findings Part-145 Compliance status Each level 1 and 2 should be recorded wheather it has been rectified or not and should be identified by a simple cross reference to the Part 2 requirement. All non–rectified findings should be copied in writing to the organisation for necessary corrective action.</p> <p>Část 4: Nálezy Část-145 Stav plnění U každého nálezu úrovně 1 a 2 by měl být proveden záznam, zda byla provedena jeho náprava nebo ne, a měl by být označen jednoduchým odkazem na Část 2 požadavek. U všech nálezů, u kterých nebyla provedena náprava, by měla být vytvořena kopie a v písemné formě zaslána organizaci pro provedení nezbytných nápravných opatření.</p>						
Part 2 or 3 ref. Odkaz na Část 2 nebo 3	Audit reference(s): Číslo auditu(ů): Findings: Nálezy:	L e v e l	Ú r o v ě ň	Corrective action Nápravné opatření		
				Date Due Datum zahájení	Date closed Datum dokončení	Reference Odkaz

Part-145 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRÁVNĚNÍ PODLE Části-145	EASA FORM 6 FORMULÁŘ 6 EASA
Part 5: Part-145 Approval or continued approval or change recommendation* Část 5:Část-145 Doporučení pro oprávnění nebo zachování oprávnění nebo změnu oprávnění podle Části-145	
Name of organization / Název organizace:	
Approval reference / Číslo oprávnění:	
Audit reference(s) / Číslo(a) auditu:	
The following Part-145 scope of approval is recommended for this organisation: Pro tuto organizaci se doporučuje následující rozsah oprávnění podle Části-145:	
Or, it is recommended that the Part-145 scope of approval specified in EASA Form 3 referenced be continued. Nebo je doporučeno, aby byl rozsah oprávnění podle Části-145 určený ve formuláři 3 EASA pod číslem zachován.	
Name of recommending competent authority surveyor: Jméno inspektora příslušného úřadu, který předkládá doporučení:	
Signature of recommending competent authority surveyor: Podpis inspektora příslušného úřadu, který předkládá doporučení:	
Competent authority office: Úřadovna příslušného úřadu:	
Date of recommendation: Datum doporučení:	
Form 6 review (quality check) : Kontrola formuláře 6 (kontrola jakosti):	Date / Datum:

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**[Dodatek III k AMC 145.A.15
Formulář 2 EASA**

K formuláři 2 EASA se vztahují ustanovení Dodatku IX k AMC M.A.602 a AMC M.A.702.]
[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

[Dodatek IV k AMC 145.A.30(e) a AMC 145.B.10(3)]
Výcvik týkající se bezpečnosti palivových nádrží

Tento dodatek obsahuje všeobecné pokyny pro poskytování výcviku v problematice bezpečnosti palivových nádrží.

A) Platí pro:

- Velké letouny definované v rozhodnutí č. 2003/11/RM výkonného ředitele Agentury (CS-25) a certifikované po 1. lednu 1958 s maximálním typově schváleným počtem míst pro cestující 30 nebo větším nebo maximální schválenou přepravní kapacitou nákladu 7500 liber (3402 kg) nebo větší; a
- Velké letouny definované v rozhodnutí č. 2003/11/RM výkonného ředitele Agentury (CS-25), do jejichž předpisové základny je zahrnut CS-25 Amendment 1 nebo pozdější.

B) Dotčené organizace:

- Organizace oprávněné k údržbě podle Části-145 zapojené do údržby letounů uvedených v odst. A) a letadlových celků palivového systému zastavěných do těch letounů, jejichž údaje pro údržbu jsou ovlivněny CDCCL.
- Příslušné úřady odpovědné za dozor (podle bodu 145.B.30) organizací oprávněných podle Části-145 uvedených v tomto odst. B).

C) Osoby z dotčených organizací, které by měly absolvovat výcvik:

Pouze fáze 1:

- Skupina osob představující strukturu vedení organizace k údržbě, vedoucí jakosti a personál požadovaný pro sledování jakosti v organizaci.
- Personál příslušného úřadu odpovědný za dozor (podle bodu 145.A.30) organizací oprávněných k údržbě podle Části-145 uvedených v odst. B).

Fáze 1 + fáze 2 a pokračovací výcvik:

- Personál organizace oprávněné k údržbě podle Části-145 požadovaný pro plánování, provádění, dozorování, kontrolu a osvědčování údržby letadla a letadlových celků palivového systému uvedených v odst. A).

D) Všeobecné požadavky pro výcvikové kurzy:

Fáze 1 – Obecný přehled

Výcvik by měl být absolvován před tím, než osoba začíná pracovat bez dohledu, ale nejpozději do 6 měsíců po nástupu pracovníka do organizace. Osoby, které již absolvovaly kurz Úrovně 1 (Seznamovací výcvik) v souladu s Dodatkem IV rozhodnutí výkonného ředitele č. 2007/002/R již vyhovují požadavku Fáze 1.

Druh: Mělo by se jednat o obecný kurz, který obsahuje základní prvky daného předmětu. Může mít formu výcvikového bulletinu nebo jiného materiálu pro samostudium nebo informativního semináře. Je požadován podpis čtenáře/posluchače, aby bylo zaručeno, že osoba dokončila výcvik.

Úroveň: Mělo by se jednat o kurz na úrovni obecného seznámení, který obsahuje hlavní prvky daného předmětu.

Cíle:

Účastník výcviku by měl po dokončení kurzu:

1. být seznámen se základními prvky problematiky bezpečnosti palivových nádrží (FTS).
2. být schopen jednoduše popsat vývoj a prvky vyžadující ohled na bezpečnost, pomocí běžně používaných slov a uvedením příkladů nevyhovění.

3. být schopen používat charakteristické pojmy.

Obsah: Kurz by měl zahrnovat:

- krátké shrnutí dosavadního vývoje, které uvádí příklady leteckých nehod a incidentů souvisejících s FTS,
- popis konceptu bezpečnosti palivových nádrží a CDCCL,
- několik příkladů dokumentace výrobců, která uvádí položky CDCCL,
- typické závady související s FTS,
- několik příkladů údajů pro opravy publikovaných držitelem Typového osvědčení,
- několik příkladů pokynů pro údržbu kvůli prohlídce.

Fáze 2 – Podrobný výcvik

Příslušný úřad může povolit flexibilní období, které by organizacím dovolilo ustanovit nezbytné kurzy a personálu poskytnout výcvik, při zohlednění výcvikového plánu/prostředků/metod výcviku dané organizace. Toto flexibilní období by nemělo přesáhnout 31. prosinec 2010.

Osoby, které již absolvovaly kurz Úrovně 2 (Podrobný výcvik) v souladu s Dodatkem IV rozhodnutí výkonného ředitele č. 2007/002/R buď od organizace k údržbě oprávněné podle Části-145 nebo od organizace pro výcvik podle Části-147, již vyhovují požadavku Fáze 2, kromě pokračovacího výcviku.

Personál by měl výcvik Fáze 2 absolvovat do 31. prosince 2010, nebo do 12 měsíců po nástupu do organizace, podle toho co nastane později.

Druh: Mělo by se jednat o detailní interní nebo externí kurz. Neměl by mít formu výcvikového bulletinu nebo samostudia. Na konci kurzu by mělo být požadováno přezkoušení, které by mělo mít formu otázek s možností výběru z více odpovědí a hranice pro hodnocení „uspěl“ by měla být 75 %.

Úroveň: Mělo by se jednat o podrobný kurz teoretických a praktických prvků daného předmětu.

Výcvik může být získán buď:

- ve vhodných provozních prostorech, které jsou vybaveny příklady letadlových celků, systémů a součástí dotýkajících se problematiky FTS. Doporučuje se využívání filmů, obrázků a praktických příkladů vztahujících se k FTS; nebo
- absolvováním dálkového kurzu (výcvik založený na metodě e-learning nebo počítačový kurz), který obsahuje filmový záznam, splňující záměr daných cílů a obsah uvedený níže. Výcvik založený na metodě e-learning nebo počítačový kurz by měl splňovat následující kritéria:
 - průběžný proces vyhodnocování by měl zajistit efektivnost výcviku a jeho relevantnost;
 - některé otázky ve středně pokročilé úrovni by měly být navrženy tak, aby bylo zajištěno, že je účastník kurzu oprávněný přejít na další úroveň;
 - obsah a výsledky přezkoušení by měly být zaznamenány;
 - měl by být zajištěn osobní nebo dálkový přístup k instruktorovi v případě požadované podpory.

Za přijatelné vyhovění se považuje pro Fázi 2 kurz v době trvání 8 hodin.

Probíhá-li kurz v učebně, měl by být instruktor velice dobře seznámen s údaji uvedenými v odst. „Cíle (viz níže)“ a „Zásady (viz bod E)“. Aby byl instruktor seznámen, měl by sám absolvovat podobný kurz v učebně a navíc některé lekce vztahující se k daným předmětům.

Cíle:

Účastník výcviku by měl po dokončení kurzu:

- získat znalosti o historii událostí souvisejících s problematikou FTS a znalosti teoretických a praktických prvků daného předmětu; měl by získat přehled o předpisech FAA známých jako SFAR (Special FAR) 88 a JAA TGL 47 (Temporary Guidance Leaflet); měl by být schopen

podat podrobný popis koncepce Položek omezujících letovou způsobilost (ALI) v systému palivových nádrží (včetně Omezení řízení konfigurace kritického návrhu (CDCCL)) a používat teoretické zásady a specifické příklady;

- získat schopnost kombinovat a používat samostatné prvky znalostí logickým a vyčerpávajícím způsobem;
- získat znalosti o tom, jak výše uvedené položky ovlivňují letadlo;
- být schopen určit z dokumentace výrobce letadlové celky nebo součásti letadla podléhající FTS;
- být schopen plánovat dané opatření nebo aplikovat Servisní bulletin a Příkaz k zachování letové způsobilosti.

Obsah: Viz zásady popsané v odst. E).

Pokračovací výcvik:

Organizace by měla zajistit, že je pokračovací výcvik prováděn každé 2 roky. Osnova programu výcviku odkazovaná v části 3.4 Výkladu organizace údržby (MOE) by měla zahrnovat doplňkovou osnovu pro tento pokračovací výcvik.

Pokračovací výcvik může být kombinován s výcvikem Fáze 2 na učebně nebo dálkovým způsobem.

Pokračovací výcvik by měl být aktualizován, kdykoliv jsou vydány nové pokyny vztahující se k materiálu, náradí, dokumentaci a příkazům výrobce nebo příslušného úřadu.

E) Zásady pro přípravu obsahu kurzů Fáze 2

Následující zásady by měly být brány v úvahu při vytváření programu výcviku Fáze 2:

- a) porozumění vývoji a konceptu bezpečnosti palivových nádrží,
- b) jakým způsobem může technik údržby rozpoznat, vykládat si a zacházet se zlepšeními v pokynech pro zachování letové způsobilosti, které byly nebo mají být vytvořeny s ohledem na systémy palivových nádrží,
- c) uvědomování si jakýchkoliv rizik, zvláště pokud práce probíhají na palivovém systému a pokud je zastavěn systém omezující hořlavost, který využívá dusík.

Odstavce a), b) a c) výše by měly být začleněny do programu výcviku, který se zabývá následujícími tématy:

i) teoretickými důvody vzniku rizik spojených s bezpečností palivových nádrží: výbuchy/vzplanutí směsí paliva a vzduchu, chování těchto směsí v leteckém prostředí, účinky teploty a tlaku, energie potřebná ke vznícení, atd., tzv. „trojúhelník ohně“ (fire triangle) – vysvětlení 2 přístupů k prevenci výbuchu/vzplanutí:

(1) prevence zdrojů vznícení, a

(2) omezování hořlavosti;

ii) významnými leteckými nehodami spojenými se systémy palivových nádrží, vyšetřováním leteckých nehod a jejich závěry;

iii) dokumenty SFAR 88 (FAA) a Interim Policy INT POL 25/12 (JAA): iniciativa a cíle programu prevence vznícení, určování nebezpečných podmínek a jejich náprava, soustavné zlepšování údržby palivových nádrží;

iv) stručným vysvětlením konceptů, které mají být využívány: výsledky dokumentů SFAR 88 (FAA) a INT/POL 25/12 (JAA): modifikace, položky omezující letovou způsobilost, CDCCL;

v) zdroji souvisejících informací, jak tyto informace používat a interpretovat v různých pokynech pro zachování letové způsobilosti (příručky údržby letadla, příručky údržby letadlových celků, Servisních bulletinů...);

vi) bezpečností palivových nádrží během údržby: postupy pro vstup do palivových nádrží a výstup z nich, čisté pracovní prostředí, co je myšleno řízením konfigurace, oddělování vodičů, spojování letadlových celků, atd.;

vii) systémy omezování hořlavosti, jsou-li zastavěny: důvod pro jejich používání, jejich účinky, rizika pro údržbu spojená se systémem omezování hořlavosti (FRS – Flammability Reduction System), který využívá dusík, bezpečnostní opatření při údržbě/práci s FRS;

viii) zaznamenanými činnostmi údržby, opatřeními údržby a výsledky prohlídek.

Výcvik by měl zahrnovat dostatečný počet příkladů závad a souvisejících oprav, požadovaných údajů pro údržbu publikovanými držiteli Typového/Doplňkového typového osvědčení.

F) Schválení výcviku

Schválení programu počátečního a pokračovacího výcviku a obsahu přezkoušení může být organizací oprávněnou podle Části-145 dosaženo změnou Výkladu MOE. Změny MOE nezbytné ke splnění obsahu tohoto rozhodnutí by měly být provedeny a zavedeny v časovém období požadovaném příslušným úřadem.]

[Rozhodnutí č. 2009/007/R, 31. 03. 2009]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**PŘÍLOHA III
(PORADENSKÝ MATERIÁL K ČÁSTI-145)**

ODDÍL A – Technické požadavky**GM 145.A.10****Rozsah**

Tento Poradenský materiál (GM) poskytuje radu, jak nejmenší organizace splní záměry Části 145:

1. Je logické, že by měly být nejmenší organizace k údržbě zapojeny v údržbě omezeného počtu malých letadel nebo letadlových celků užívaných pro obchodní leteckou dopravu. Tudiž je toto záležitostí rozsahu, malá letadla nevyžadují tutéž úroveň zdrojů, provozních zařízení nebo úplných postupů pro údržbu jako velké organizace.

2. Lze připustit, že oprávnění podle Části-145 může být požadováno dvěma zcela odlišnými typy malých organizací, za prvé se jedná o hangáry pro údržbu malých letadel, za druhé se jedná o dílny pro údržbu letadlových celků, jako jsou např. malé pístové motory, radiové vybavení atd.

3. Tam, kde je zaměstnána pouze jedna osoba (mající ve skutečnosti osvědčující funkci a jiné), tyto organizace oprávněné podle Části-145 mohou použít jiné možnosti poskytnuté [v bodu 3.1] s omezením na následující:

Třída A2 Údržba na technické základně a traťová údržba letounů s hmotností 5700 kg a méně (pouze pístové motory).

Třída A3 Údržba na technické základně a traťová údržba jednomotorových vrtulníků s hmotností menší než 3175 kg.

Třída A4 Letadla jiná než A1, A2 a A3.

Třída B2 Pístové motory s maximálním výkonem menším než 450 HP.

Třída C Letadlové celky.

Třída D1 Nedestruktivní zkoušení.

3.1 145.A.30(b): Minimální požadavek je na jednu osobu pracující na plný úvazek, která plní požadavky Části-66 pro osvědčující personál a zastává postavení „odpovědný vedoucí, technik pro údržbu a je též osvědčujícím personálem“. Žádná jiná osoba nemůže vydávat Osvědčení o uvolnění do provozu, a jestliže není přítomna, nemůže být během této nepřítomnosti uvolněna žádná údržba.

3.1.1 Na činnost sledování údržby podle bodu 145.A.65(c) může být uzavřena subdodavatelská smlouva s organizací příslušně oprávněnou podle Části-145 nebo s osobou s příslušnými technickými znalostmi a rozsáhlou praxí z auditů jakosti, která je zaměstnána na základě částečného pracovního úvazku se souhlasem příslušného úřadu.

POZNÁMKA: Plný úvazek pro účely Části-145 znamená ne méně než 35 hodin týdně vyjma během období dovolených.

3.1.2 145.A.35. V případě oprávnění založeném na jedné osobě využívající dohodu o sledování jakosti subdodavatelským způsobem je požadavek na záznam osvědčujícího personálu splněn podáním a schválením formuláře 4 EASA příslušným úřadem. Požadavek na oddělený záznam o oprávnění pouze jedné osoby není nutný, protože formulář 3 EASA rozsah oprávnění toto oprávnění definuje. Aby příslušné oprávnění tyto okolnosti vyjádřilo, mělo by být zahrnuto do Výkladu.

3.1.3 145.A.65(c). Odpovědností organizace nebo osoby, se kterou je uzavřena smlouva na sledování jakosti, je vykonat minimálně 2 návštěvy za 12 měsíců a odpovědností této organizace nebo osoby je provedení takového sledování na základě 1 návštěvy předem oznámené a 1 návštěvy

neoznámené organizaci. Odpovědností organizace je provádět opatření k nálezům ze sledování jakosti, které bylo uzavřeno smlouvou s organizací nebo osobou.

VAROVÁNÍ: mělo by to být chápáno tak, že jestli je organizací nebo výše zmíněné osobě, se kterou byla uzavřena smlouva, odebráno oprávnění nebo se ho vzdá, potom bude oprávnění organizace pozastaveno.

4. Doporučené provozní postupy pro organizaci oprávněnou k údržbě podle Části-145 založené na 10 osobách pracujících v údržbě.

4.1 145.A.30(b): Minimální běžný požadavek pro zaměstnání na plný úvazek dvou osob, které plní požadavky příslušného úřadu na osvědčující personál, podle nichž jeden zastává postavení „technika údržby“ a ten druhý postavení „technika pro audit jakosti“.

Odpovědnosti odpovědného vedoucího může převzít kterákoliv osoba za předpokladu, že zcela splní příslušné články 145.A.30(a), ale „technik pro údržbu“ by měl být osvědčující osobou, aby si udržel nezávislost na „technikovi pro audit jakosti“, aby mohl provádět audity. Kterémukoliv technikovi nic nebrání v provedení úkolů údržby za předpokladu, že „technik údržby“ vydá Osvědčení o uvolnění do provozu.

„Technik pro audit jakosti“ by měl mít podobnou kvalifikaci a postavení k „technikovi údržby“ z důvodů důvěryhodnosti, dokud neprokázal(a) traťový záznam při zajišťování jakosti letadel, v kterémž to případě některé snížení kvalifikací údržby může být dovoleno. V případě, kde příslušný úřad schválí, že není pro organizaci účelné jmenovat vedoucího pracovníka pro činnost sledování jakosti, může být tato činnost smluvně uzavřena v souladu s odstavcem 3.1.1.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

GM [1]145.A.30(e)

Požadavky na personál (Osnova pro počáteční výcvik lidských činitelů)

Dále uvedená osnova počátečního výcviku určuje témata a dílčí témata, na které je třeba se zaměřit během výcviku lidských činitelů.

Organizace pro údržbu mohou sdružovat, rozdělovat, měnit pokyn jakéhokoliv předmětu osnovy, aby vyhovoval vlastním potřebám, pokud jsou všechny předměty pokryty na potřebnou úroveň vhodnou pro organizaci a její personál.

Některá témata mohou být pokryta odděleným výcvikem (zdraví a bezpečnost, vedení, kontrolní dovednost/způsobnost, atd.), kde v takovém případě zdvojení výcviku není nutné.

Tam, kde je to možné, by měla být používána praktická znázornění a příklady, zvláště pak pro hlášení leteckých nehod a incidentů.

Tam, kde je to důležité, by se měla témata zabývat stávající legislativou. Tam, kde je to důležité, by se měly předměty týkat poradenského/informačního materiálu (např. Stručný přehled a příručka výcviku ICAO z hlediska lidských činitelů).

Tam, kde je to možné, by se měla témata týkat techniky údržby; mělo by se předcházet přílišnému množství teorie, která se údržby příliš netýká.

1. Všeobecně/Úvod do problematiky lidských činitelů
 - 1.1. Potřeba věnovat se lidským činitelům
 - 1.2. Statistiky
 - 1.3. Incidenty
2. Kultura bezpečnosti/Organizační činitele
3. Lidské chyby
 - 3.1. Modelové příklady a teorie chyb

- 3.2. Typy chyb při úlohách údržby
- 3.3. Přestupky
- 3.4. Důsledky chyb
- 3.5. Předcházení a zvládnání chyb
- 3.6. Lidská spolehlivost

- 4. Lidská výkonnost a omezení
 - 4.1. Zrak
 - 4.2. Sluch
 - 4.3. Zpracování informací
 - 4.4. Pozornost a vnímání
 - 4.5. Situační vědomí
 - 4.6. Paměť
 - 4.7. Klaustrofobie a fyzický přístup
 - 4.8. Motivace
 - 4.9. Tělesná kondice/zdravotní stav
 - 4.10. Stres
 - 4.11. Řízení pracovního zatížení
 - 4.12. Únava
 - 4.13. Alkohol, léky, drogy
 - 4.14. Fyzická práce
 - 4.15. Opakované úlohy/samolibost

- 5. Prostředí
 - 5.1. Tlak vyrovnání se okolí
 - 5.2. Podněty způsobující napětí
 - 5.3. Časový tlak a termíny ukončení
 - 5.4. Pracovní zatížení
 - 5.5. Práce na směny
 - 5.6. Hluk a výpary
 - 5.7. Osvětlení
 - 5.8. Podnebí a teplota
 - 5.9. Pohyb a vibrace
 - 5.10. Složité systémy
 - 5.11. Rizika na pracovišti
 - 5.12. Nedostatek pracovních sil
 - 5.13. Rozptylování a přerušování

- 6. Postupy, informace, nářadí a prováděcí předpisy
 - 6.1. Vizuální kontrola
 - 6.2. Měření a záznam práce
 - 6.3. Postup – prováděcí předpis/nesoulad v dokumentech/normy
 - 6.4. Technická dokumentace – přístup a jakost

- 7. Komunikace
 - 7.1. Směna/Předání práce
 - 7.2. Šíření informací
 - 7.3. Kulturní rozdílnosti

- 8. Týmová práce
 - 8.1. Odpovědnost
 - 8.2. Vedení, dozor a schopnost vést
 - 8.3. Provádění rozhodnutí

- 9. Profesionální chování a bezúhonnost
 - 9.1. Udržování znalostí, přesnost
 - 9.2. Chování způsobující chyby
 - 9.3. Rozhodnost a asertivita

10. Program lidského činitele v organizaci
- 10.1. Hlášení chyb
- 10.2. Disciplinární politika
- 10.3. Šetření chyb
- 10.4. Činnost, kterou je třeba věnovat problémům
- 10.5. Zpětná vazba

[Rozhodnutí č. 2011/011/R, 05. 12. 2011]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

[GM 2 145.A.30 (e)]

Postup hodnocení způsobilosti

Organizace by měla vytvořit postup popisující proces hodnocení způsobilosti personálu. Postup by měl stanovit:

- osoby odpovědné za tento proces;
- kdy se má hodnocení uskutečnit;
- zápočty z předchozího hodnocení;
- ověření kvalifikačních záznamů;
- způsoby a metody počátečního hodnocení;
- způsoby a metody průběžné kontroly způsobilosti, včetně zpětné vazby na výkonnost personálu;
- schopnosti, které mají být sledovány během hodnocení ve vztahu ke každé pracovní pozici,
- opatření, která mají být přijata, pokud není hodnocení uspokojivé;
- systém záznamu výsledků hodnocení.

Například, podle pracovních funkcí a zaměření, velikosti a složitosti organizace, může být při hodnocení bráno v úvahu následující (tabulka není vyčerpávající):

	Vedení	Plánovači	Mistři	Osvědčují a podpůrný personál	Mechanici/technici	Specializovaný servisní personál	Personál auditu jakosti
Znalost použitelných úředně uznávaných standardů						X	X
Znalost auditních technik: plánování, výkon a zprávy							X
Znalost zásad lidských činitelů, lidské výkonnosti a lidských omezení	X	X	X	X	X	X	X
Znalost logistických procesů	X	X	X				
Znalost organizačních schopností, pravomocí a omezení	X	X	X	X		X	X
Znalost Části-M, Části-145 a dalších souvisejících předpisů	X	X	X	X			X
Znalost příslušných částí Výkladu organizace údržby a postupů	X	X	X	X	X	X	X

	Vedení	Plánovači	Mistři	Osvědčují a podpůrný personál	Mechanici/technici	Specializovaný servisní personál	Personál auditu jakosti
Znalost systému hlášení událostí a uvědomování si důležitosti hlášení událostí, nesprávných údajů údržby a existujících nebo možných závad		X	X	X	X	X	
Znalost bezpečnostních rizik spojených s pracovním prostředím	X	X	X	X	X	X	X
Znalost CDCCL, je-li to použitelné	X	X	X	X	X	X	X
Znalost EWIS, je-li to použitelné	X	X	X	X	X	X	X
Uvědomování si profesionální integrity, chování a postojů směřujících k bezpečnosti	X	X	X	X	X	X	X
Uvědomování si podmínek pro zajištění zachování letové způsobilosti letadel a letadlových celků				X			X
Uvědomování si své výkonnosti a svých omezení	X	X	X	X	X	X	X
Porozumění pravomocím a omezením personálu	X	X	X	X	X	X	X
Porozumění kritickým úkolů		X	X	X	X		X
Schopnost sestavit a kontrolovat vyplněné pracovní karty		X	X	X			
Schopnost brát v úvahu lidskou výkonnost a omezení	X	X	X	X			X
Schopnost určit požadované kvalifikace pro prováděný úkol		X	X	X			
Schopnost rozpoznat a odstranit existující a možné nebezpečné podmínky			X	X	X	X	X
Schopnost řídit třetí strany zapojené do činností údržby		X	X				
Schopnost schválit řádné dokončení úkolů údržby			X	X	X	X	
Schopnost rozpoznat a vhodně plánovat provedení kritického úkolu		X	X	X			
Schopnost upřednostnit úkoly a hlášené nesrovnalosti		X	X	X	X		
Schopnost zpracovat práci požadovanou provozovatelem		X	X	X			
Schopnost prosazovat politiku bezpečnosti a jakosti	X		X				
Schopnost řádně zpracovat odstraněné, sejmuté a vyřazené součásti			X	X	X	X	
Schopnost řádně zaznamenat a schválit dokončenou práci			X	X	X	X	
Schopnost určit dostupnost součástí, jež mají být zastavěné, před jejich zástavbou				X	X		
Schopnost rozdělit složitý úkol údržby do jasných etap		X					
Schopnost rozumět pracovním zakázkám, pracovním kartám a odkazovaným a používaným příslušným údajům údržby		X	X	X	X	X	X

	Vedení	Plánovači	Mistři	Osvědčují a podpůrný personál	Mechanici/technici	Specializovaný servisní personál	Personál auditu jakosti
Schopnost používat informační systémy	X	X	X	X	X	X	X
Schopnost používat, kontrolovat požadované nástroje a/nebo vybavení a být s nimi seznámen			X	X	X	X	
Odpovídající komunikační dovednosti a gramotnost	X	X	X	X	X	X	X
Analytické a vyšetřovací auditní dovednosti (např. objektivita, nestrannost, otevřenost, odhodlání, ...)							X
Dovednosti vyhledávání chyb údržby							X
Dovednosti z oblasti řízení zdrojů a produkčního plánování	X	X	X				
Dovednosti z oblasti kolektivní práce, rozhodování a vedení	X		X				

GM 3 145.A.30(e)**Vzor pro záznam praxe/výcviku**

Následující vzor může být použit k záznamu odborné praxe získané v organizaci a absolvovaného výcviku a může být zohledněn při hodnocení odborné způsobilosti jednotlivce v jiné organizaci.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Zápočet praxe leteckého personálu údržby		
Jméno	Příjmení	
Adresa		
Telefon	E-mail	
Nezávislý pracovník <input type="checkbox"/>		
Obor působnosti: drak <input type="checkbox"/> motory <input type="checkbox"/> elektro <input type="checkbox"/> avionika <input type="checkbox"/> jiný (uvedte jaký) <input type="checkbox"/>		
Podrobnosti o zaměstnavateli (jsou-li použitelné)		
Jméno/název		
Adresa		
Telefon		
Podrobnosti o organizaci k údržbě		
Jméno/název		
Adresa		
Telefon		
Číslo oprávnění		
Období zaměstnání	Od:	Do:
Pracovní zařazení zaměstnance		
<input type="checkbox"/> Plánování	<input type="checkbox"/> Inženýring	<input type="checkbox"/> Technické záznamy
<input type="checkbox"/> Skladování	<input type="checkbox"/> Nákup	
Mechanici/technici		
<input type="checkbox"/> Traťová údržba	<input type="checkbox"/> Údržba na základně	<input type="checkbox"/> Údržba letadlových celků
<input type="checkbox"/> Obsluha/servis	<input type="checkbox"/> Sejmutí/zástavba	<input type="checkbox"/> Zkoušení/prohlídky
<input type="checkbox"/> Plánovaná údržba	<input type="checkbox"/> Prohlídky	<input type="checkbox"/> Opravy
<input type="checkbox"/> Odstraňování poruch	<input type="checkbox"/> Odstraňování závad	<input type="checkbox"/> Generální opravy
	<input type="checkbox"/> Opravy	<input type="checkbox"/> Ošetření
		<input type="checkbox"/> Smontování
Typ letadla (A/C)	Typ letadla (A/C)	Typ letadlového celku
Osvědčující a podpůrný personál		
<input type="checkbox"/> Kat. A	<input type="checkbox"/> Kat. B1	<input type="checkbox"/> Kat. B2
<input type="checkbox"/> Kat. C	<input type="checkbox"/> Letadlové celky	<input type="checkbox"/> jiné (např. NDT)
Typ A/C	Typ A/C	Typ A/C
	Typ letadlového celku	Uvedte jaké
Práva osvědčování uvolnění do provozu: ANO <input type="checkbox"/> / NE <input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/> Specializované služby	Specializace (NDT, kompozity, svařování, atd.)	
<input type="checkbox"/> Odborný personál	Specializace (tabulový plech, konstrukce, instalace vedení, čalounění, atd.)	
<input type="checkbox"/> Obsluha pozemního vybavení		
<input type="checkbox"/> Řízení jakosti	<input type="checkbox"/> Zajišťování jakosti	<input type="checkbox"/> Výcvik
Celkový počet zaškrtnutých políček		<input type="text"/>

Podrobnosti o zaměstnání**Výcvik absolvovaný ve smluvní organizaci**

Datum:

Změření výcviku:

Přezkoušení provedl:

Jméno:

Datum:

Funkce:

Podpis:

Kontaktní informace:

Poznámka: Kopie platného dokladu bude organizací k údržbě uchována po dobu minimálně 3 let od jeho vydání.

[Rozhodnutí č. 2011/011/R, 05. 12. 2011]

GM 145.A.30(j)(4)**Požadavky na personál (Letová posádka)**

1. Pro držitele průkazu způsobilosti dopravního pilota (ATPL) nebo průkazu způsobilosti obchodního pilota (CPL) podle JAR FCL 1 nebo JAR FCL 2 jsou předměty teoretických znalostí a zkoušení podrobně uvedeny v dodatku 1 k JAR FCL 1.470 a dodatku 1 k JAR FCL 2.470 a zahrnují následující předměty:

- Letecký zákon
- Drak/systémy/pohonná jednotka
- Hmotnost a vyvážení
- Výkony
- Plánování a monitorování letu
- Lidská výkonnost a omezení
- Meteorologie
- Obecná navigace
- Radionavigace
- Provozní postupy
- Základy letu

- Spojení VFR
- Spojení IFR

2. Pro držitele průkazu způsobilosti palubního inženýra (F/EL) podle JAR FCL uvádí JAR FCL 4 Hlava D podrobnosti o požadavcích na teoretickou a praktickou znalost a na dovednost, z kterého dodatek 1 k JAR FCL 4.160 Technický výcvikový kurs (TTC) podrobně uvádí následující předměty:

(Viz JAR-FCL 4.160(b)(1))

Seznámení se základními postupy údržby je poskytnout dodatečný základ technických znalostí zvláště s ohledem na důsledek nesprávné funkce systému a poskytnout žadateli výcvik údržby týkající se Seznamu minimálního vybavení (MEL).

Výuka teoretických znalostí sestává ze 100 hodin a zahrnuje následující části:

1. Drak a systémy
2. Elektrický systém
3. Pohonná jednotka a nouzové vybavení
4. Letové přístroje a automatické systémy řízení letu

Výcvik praktických dovedností, za předpokladu, že je poskytnut organizací oprávněnou k údržbě podle Části-145, zahrnuje 35 hodin praktických zkušeností v následujících tématech:

- Trup a řízení letadla
- Motory
- Přístroje
- Přistávací zařízení a brzdy
- Kabina/pilotní prostor/nouzové vybavení
- [- Činnosti údržby související s odmrazováním/ochranou proti námraze]
- Pozemní obsluha a údržba
- Osvědčení o absolvování

Po úspěšném zakončení technického výcviku, by organizace pro výcvik provádějící výuku teoretických znalostí a/nebo výcvik praktických dovedností měla žadateli poskytnout Osvědčení o úspěšném absolvování kurzu nebo jeho části.

[Rozhodnutí č. 2010/006/R, 07. 09. 2010]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

GM 145.A.50(d)

Formulář 1 EASA Blok 12 „Poznámky“

Příklady údajů, které mají být, podle vhodnosti, zapsány v tomto bloku:

- Používaná dokumentace údržby, včetně uvedení platné změny, pro veškerou prováděnou práci a neomezuje se na zápis v bloku 11.
Prohlášení jako je „v souladu s CMM“ není přípustné.
- Metody nedestruktivního zkoušení (NDT) s použitou příslušnou dokumentací, pokud s metodami souvisí.
- Vyhovění příkazům k zachování letové způsobilosti nebo servisním bulletinům.
- Prováděné opravy.
- Prováděné modifikace.
- Zastavěné náhradní součásti.
- Stav součástí s omezenou životností.
- Omezení skladovatelnosti.
- Odchyly od zakázek zákazníka.

- Prohlášení o uvolnění ke splnění požadavků údržby zahraničního úřadu pro civilní letectví.
- Informace potřebné pro doložení zásilky s nedostatky nebo opětovné kompletace po doručení.
- Odkazy napomáhající vysledovatelnosti, jako jsou čísla dávek.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

GM 145.A.55(a) **Záznamy o údržbě**

1. Řádně provedené a uchovávané záznamy poskytují vlastníkům, provozovatelům a pracovníkům údržby informaci nezbytnou k řízení neplánované i plánované údržby, k zjišťování a odstraňování závad a k vyloučení nutnosti opakovat kontroly a práce ke stanovení letové způsobilosti. Základním cílem je mít bezpečné a snadno vyhledatelné záznamy se srozumitelným a čitelným obsahem. Záznam o letadle by měl obsahovat základní podrobnosti o všech vícenásobných letadlových celcích a o všech dalších významných letadlových zastavěných celcích, aby byla zajištěna vysledovatelnost těchto zastavěných letadlových celků vzhledem k dokumentaci a souvisejícím údajům pro údržbu podle ustanovení 145.A.45.

2. Některé turbínové motory jsou sestaveny z modulů a není veden záznam skutečné doby provozu kompletního motoru. Jestliže vlastníci a provozovatelé chtějí využít výhody modulové konstrukce, musí vést záznamy celkové provozní doby a údržby pro každý modul. Pro každý modul musí být vedeny předepsané záznamy o údržbě prokazující splnění všech závazných požadavků týkajících se tohoto modulu.

3. Obnovu ztracených nebo poškozených záznamů lze provést odkazem na jiné záznamy zachycující provozní dobu, prozkoumáním záznamů udržovaných opravárenskými organizacemi, odkazem na záznamy udržované jednotlivými mechaniky apod. Pokud byly tyto možnosti vyčerpány a záznam je stále neúplný, může vlastník/provozovatel učinit v novém záznamu prohlášení popisující ztrátu a určující provozní dobu na základě průzkumu a nejlepšího odhadu provozní doby. Obnovené záznamy by měly být předloženy příslušnému úřadu ke schválení.

POZNÁMKA: Může být požadována doplňující údržba.

4. Záznam o údržbě může být veden písemně nebo počítačem nebo spojením obou způsobů.
5. Písemné záznamy by měly být na pevném papíře odolávajícím běžnému zacházení a zakládání. Záznam by měl zůstat čitelný v průběhu požadované archivovací doby.
6. Pro řízení údržby a/nebo záznam podrobností o práci provedené v údržbě lze použít počítačový systém. Počítačový systém užitý pro údržbu by měl být nejméně jednou zálohován a záložní systém by měl být aktualizován nejpozději do 24 hodin po jakémkoliv údržbě. Požaduje se, aby každé koncové zařízení obsahovalo programové ochrany proti úpravám datové základny neoprávněnou osobou.

GM 145.A.60(a) **Hlášení událostí**

Organizace odpovědná za projekci je obvykle držitel Typového osvědčení (TC) letadla, motoru nebo vrtule a/nebo, jestli je znám, držitel Doplňkového typového osvědčení (STC).

GM 145.A.60(c) **Hlášení událostí**

Každé hlášení by mělo obsahovat alespoň následující informace:

- i) Název organizace a číslo oprávnění.
- ii) Informace nezbytné k určení dotčeného letadla a/nebo letadlového celku.
- iii) Datum a dobu týkající se omezení životnosti nebo generální opravy z hlediska letových hodin/cyklů/přistání atd. podle toho, co je vhodné.

- iv) Podrobnosti týkající se podmínky požadované 145.A.60(b).
- v) Jakékoliv další důležité informace, které je možno zjistit v průběhu hodnocení nebo nápravy stavu.

[GM 145.A.65(c)(1)**Politika bezpečnosti a jakosti, postupy údržby a systém jakosti**

1. Účelem tohoto poradenského materiálu je poskytnout návod ohledně jediného přijatelného pracovního plánu auditu splňujícího požadavky bodu 145.A.65(c)1. Existuje mnoho jiných přijatelných pracovních plánů auditů.

2. Navrhovaný plán uvádí předmětný obsah, který by měl audit pokrýt, a pokouší se naznačit použitelnost pro různé druhy dílen a leteckých provozních prostor. Seznam by měl být tudíž přizpůsobitelný jednotlivým případům a možná bude zapotřebí více než jeden seznam. Každý seznam by měl být porovnán s časovým harmonogramem, aby bylo možné určit na kdy jsou jednotlivé položky auditu naplánovány a kdy byl audit dokončen.

ODSTAVEC	Poznámka	HANGÁR	MOTOR	MECHANIKA	AVIONIKA
			Dílna	Dílna	Dílna
145.A.25		ano	ano	ano	ano
145.A.30		ano	ano	ano	ano
145.A.35		ano	ano	ano	ano
145.A.40		ano	ano	ano	ano
145.A.42		ano	ano	ano	ano
145.A.45		ano	ano	ano	ano
145.A.47		ano	ano	ano	ano
145.A.50		ano	ano	ano	ano
145.A.55		ano	ano	ano	ano
145.A.60		ano	ano	ano	ano
145.A.65		ano	ano	ano	ano
2.1	MOE	ano	ano	ano	ano
2.2	MOE	ano	ano	ano	ano
2.3	MOE	ano	ano	ano	ano
2.4	MOE	ano	ano	ano	ano
2.5	MOE	ano	ano	ano	ano
2.6	MOE	ano	ano	ano	ano
2.7	MOE	ano	ano	ano	ano
2.8	MOE	ano	ano	ano	ano
2.9	MOE	ano	ano	ano	ano
2.10	MOE	ano	ne	ne	ne
2.11	MOE	ano	ano	ano	ano
2.12	MOE	ano	ano	ano	ano
2.13	MOE	ano	ano	ano	ano
2.15	MOE	ano	ne	ne	ne
2.16	MOE	ano	ano	ano	ano
2.17	MOE	je-li vhodné	je-li vhodné	je-li vhodné	je-li vhodné
2.18	MOE	ano	ano	ano	ano
2.19	MOE	ano	ano	ano	ano
2.20	MOE	ano	ano	ano	ano
2.21	MOE	je-li vhodné	je-li vhodné	je-li vhodné	je-li vhodné
2.22	MOE	ano	ano	ne	ne
2.23	MOE	ano	ne	ne	ne
2.24	MOE	ano	ano	ano	ano
2.25	MOE	ano	ano	ano	ano
2.26	MOE	ano	ano	ano	ano
2.27	MOE	ano	ano	ano	ano
2.28	MOE	ano	ano	ano	ano
L2.1	MOE	je-li vhodné	ne	ne	ne
L2.2	MOE	je-li vhodné	ne	ne	ne

ODSTAVEC	Poznámka	HANGÁR	MOTOR	MECHANIKA	AVIONIKA
L2.3	MOE	je-li vhodné	ne	ne	ne
L2.4	MOE	je-li vhodné	ne	ne	ne
L2.5	MOE	je-li vhodné	ne	ne	ne
L2.6	MOE	je-li vhodné	ne	ne	ne
L2.7	MOE	je-li vhodné	ne	ne	ne
3.9	MOE	je-li vhodné	je-li vhodné	je-li vhodné	je-li vhodné
3.10	MOE	je-li vhodné	je-li vhodné	je-li vhodné	je-li vhodné
3.11	MOE	je-li vhodné	je-li vhodné	je-li vhodné	ne
3.12	MOE	ano	ano	ne	ne
3.13	MOE	ano	ano	ano	ano
3.14	MOE	ano	ano	ano	ano
145.A.70		ano	ano	ano	ano
145.A.75		ano	ano	ano	ano
145.A.80		ano	ano	ano	ano
145.A.85		ano	ano	ano	ano
145.A.95		je-li vhodné	je-li vhodné	je-li vhodné	je-li vhodné

POZNÁMKA 1: „je-li vhodné“ znamená, je-li použitelné nebo týká-li se dané záležitosti.

POZNÁMKA 2: V případě traťové stanice by měl být ve všech traťových stanicích prováděn audit s četností dojednanou s příslušným úřadem v mezích AMC 145.A.65(c)(1).]

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

GM 145.A.70(a)

Výklad organizace údržby

1. Účelem Výkladu organizace údržby (MOE) je vyložit postupy, prostředky a metody organizace.
2. Plnění požadavků na jeho obsah zajistí plnění požadavků Části-145, což je základní předpoklad pro získání a zachování platnosti [Osvědčení o] oprávnění organizace k údržbě.
3. 145.A.70(a)(1) až (a)(11) tvoří „řídící část“ Výkladu organizace údržby, a může být proto zpracována jako jeden dokument a zpřístupněna osobě(ám) podle bodu 145.A.30(b), které by měly být přiměřeně seznámeny s jeho obsahem. Seznam osvědčujícího personálu [a podpůrného personálu kategorie B1 a B2] dle bodu 145.A.70(a)(6) může být zpracován jako samostatný dokument.
4. 145.A.70(a)(12) tvoří pracovní postupy organizace, a proto, jak je uvedeno v požadavku, mohou být vydány jako jakýkoliv počet samostatných příruček postupů. Mělo by být pamatováno na to, že v „řídící části“ Výkladu organizace údržby by měly být odkazy na tyto dokumenty.
5. Od pracovníků se očekává, že budou obeznámeni s těmi částmi příruček, které mají význam pro jimi prováděnou údržbu.
6. Organizace by měla ve svém Výkladu organizace údržby přesně vymezit, kdo by měl provádět změny příruček zejména v případě, kdy mají několik částí.
7. Vedoucí jakosti by měl být odpovědný za sledování změn textu Výkladu organizace údržby, pokud není s příslušným úřadem dojednáno jinak, a to včetně souvisejících příruček postupů a předkládání navrhovaných změn textu ke schválení příslušnému úřadu. Avšak příslušný úřad může souhlasit, že postupem stanoveným v části změny textu Výkladu organizace údržby mohou být stanovené druhy změn provedeny bez předchozího schválení příslušného úřadu.
8. Výklad organizace údržby musí tedy pokrýt čtyři hlavní oblasti:
 - a) Část řízení Výkladu organizace údržby pokrývající dříve uvedené oblasti.
 - b) Postupy údržby pokrývající všechny stránky přejímky letadlových celků od externích organizací a údržby letadla podle předepsaných požadavků.

- c) Postupy systému jakosti včetně způsobů stanovování způsobilosti mechaniků, kontrolorů, osvědčujícího personálu a personálu pro audit jakosti.
- d) Postupy a administrativu provozovatelů, s nimiž [se uzavírá] smlouva.

9. Prohlášení odpovědného vedoucího ve Výkladu organizace údržby podle bodu 145.A.70(a)(1) má zahrnovat záměr následujícího odstavce a může být použito bez úprav. Jakákoliv úprava prohlášení by neměla tento záměr měnit.

Tento Výklad a jakékoli zmíněné související Příručky vymezují organizaci a postupy, na nichž je oprávnění (příslušným úřadem*) podle Části-145 založeno tak, jak vyžaduje 145.A.70. Tyto postupy jsou schváleny podepsáním a měly [by být dodržovány při pracovních příkazech] prováděných v souladu s podmínkami oprávnění podle Části-145.

Uznává se, že tyto postupy nemají přednost před plněním požadavků každého nového předpisu nebo jeho změny vydávanými čas od času příslušným úřadem tam, kde by byly tyto nové nebo upravené předpisy v rozporu s těmito postupy.

Je dohodnuto, že (příslušný úřad*) schválí tuto organizaci na dobu, po kterou bude přesvědčen, že se dodržují postupy a plní požadavky. Dále se dává na vědomí, že si (příslušný úřad*) vyhrazuje právo pozastavit, omezit nebo zrušit platnost oprávnění organizace, jestliže (příslušný úřad*) bude mít důkazy, že se nedodržují postupy nebo že se neplní požadavky.

Podpis

Podepsáno dne

Odpovědný vedoucí a (uveďte postavení).....

Jménem(uveďte název organizace).....

POZNÁMKA: Tam, kde je uváděn (příslušný úřad*), vložte prosím skutečný název příslušného úřadu, například [EASA,] CAA-NL, LBA, DGAC, CAA atd.,

Při změně odpovědného vedoucího je důležité, aby nový odpovědný vedoucí podepsal při nejbližší příležitosti prohlášení odstavce 9. Neprovedení tohoto úkonu by mohlo vést ke ztrátě platnosti oprávnění podle Části-145.

10. Jestliže je organizace schválena podle libovolné jiné Části obsahující požadavek Výkladu organizace údržby, bude stačit pro splnění požadavků dodatek pokrývající rozdíly. Tento dodatek by měl mít seznam udávající, kde jsou v dodatku uvedeny chybějící části.

[Rozhodnutí č. 2010/002/R, 05. 05. 2010]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

AMC a GM k Části 66

* AMC a GM k Části 66 byly rozhodnutím výkonného ředitele č. 2012/004/R kompletně převydány.

[Přijatelné způsoby průkazu / Poradenský materiál k Části-66**OBSAH**

AMC 66.1(a)	—	66 – 1
ODDÍL A	TECHNICKÉ POŽADAVKY	66.A – 1
GM 66.A.3	Kategorie průkazů způsobilosti	66.A – 1
AMC 66.A.10	Žádost	66.A – 1
GM 66.A.20(a)	Práva	66.A – 1
AMC 66.A.20(b)2	Práva	66.A – 2
GM 66.A.20(b)2	Práva	66.A – 5
AMC 66.A.20(b)3	Práva	66.A – 5
GM 66.A.20(b)4	Práva	66.A – 5
AMC 66.A.25	Požadavky na základní znalosti	66.A – 6
GM 66.A.25(a)	Požadavky na základní znalosti	66.A – 6
AMC 66.A.30(a)	Požadavky na základní praxi	66.A – 6
AMC 66.A.30(d)	Požadavky na základní praxi	66.A – 7
AMC 66.A.30(e)	Požadavky na základní praxi	66.A – 7
GM 66.A.40	Zachování platnosti průkazu způsobilosti k údržbě letadel	66.A – 7
GM 66.A.45(b)	Zápis kvalifikací na letadlo	66.A – 7
AMC 66.A.45(e)	Zápis kvalifikací na letadlo	66.A – 7
AMC 66.A.45(d), (e)3, (f)1 a (g)1	Zápis kvalifikací na letadlo	66.A – 8
GM 66.A.45	Zápis kvalifikací na letadlo	66.A – 9
AMC 66.A.50(b)	Omezení	66.A – 10
GM 66.A.70	Ustanovení pro převod průkazu	66.A – 11
GM 66.A.70(c)	Ustanovení pro převod průkazu	66.A – 12
GM 66.A.70(d)	Ustanovení pro převod průkazu	66.A – 12
ODDÍL B	POSTUPY PRO PŘÍSLUŠNÉ ÚŘADY	66.B – 1
AMC 66.B.20	Uchovávání záznamů	66.B – 1
AMC 66.B.100	Postup pro vydání průkazu způsobilosti k údržbě letadel příslušným úřadem	66.B – 1
AMC 66.B.105	Postup pro vydání průkazu způsobilosti k údržbě letadel prostřednictvím organizace oprávněné k údržbě podle Části-145	66.B – 1
AMC 66.B.110	Postup pro změnu průkazu způsobilosti k údržbě letadel, aby zahrnoval dodatečné základní kategorie nebo podkategorie	66.B – 2
AMC 66.B.115	Postup pro změnu průkazu způsobilosti k údržbě letadel, aby zahrnoval kvalifikaci na letadlo nebo aby z něj byla odstraněna omezení	66.B – 2
AMC 66.B.100 až 115	—	66.B – 2
AMC 66.B.120	Postup pro obnovu průkazu způsobilosti k údržbě letadel	66.B – 2
AMC 66.B.130	Postup pro přímé schvalování typového výcviku na letadlo	66.B – 3
GM 66.B.200	Zkouška prováděná příslušným úřadem	66.B – 3
GM 66.B.300	Obecně	66.B – 6
AMC 66.B.305(a)	Hlášení o převodu vnitrostátních kvalifikací	66.B – 6
GM 66.B.305(b)3	Hlášení o převodu vnitrostátních kvalifikací	66.B – 6
AMC 66.B.310(a)	Hlášení o převodu oprávnění organizací oprávněných k údržbě	66.B – 6

GM 66.B.310(b)3	Hlášení o převodu oprávnění organizací oprávněných k údržbě	66.B – 7
GM 66.B.410	Platnost zápočtu zkoušky	66.B – 7
AMC k oddílu 1 Dodatku III k Části-66	Úrovně typového výcviku a zkoušky. Zácvík na pracovišti	AMC k Dod. III – 1
AMC k odstavci 3.1(d) Dodatku III k Části-66	Úrovně typového výcviku a zkoušky. Zácvík na pracovišti	AMC k Dod. III – 2
AMC k odstavcům 1(b), 3.2 a 4.2 Dodatku III k Části-66	Úrovně typového výcviku a zkoušky. Zácvík na pracovišti	AMC k Dod. III – 5
AMC k odstavci 1(c) Dodatku III k Části-66	Úrovně typového výcviku a zkoušky. Zácvík na pracovišti	AMC k Dod. III – 5
AMC k oddílu 5 Dodatku III k Části-66	Úrovně typového výcviku a zkoušky. Zácvík na pracovišti	AMC k Dod. III – 5
AMC k oddílu 6 Dodatku III k Části-66	Úrovně typového výcviku a zkoušky. Zácvík na pracovišti	AMC k Dod. III – 6
AMC k Dodatku III k Části-66	Úrovně typového výcviku a zkoušky. Zácvík na pracovišti	AMC k Dod. III – 7
DODATKY K AMC k ČÁSTI-66		
Dodatek I	Typové kvalifikace na letadlo pro průkazy způsobilosti k údržbě podle Části-66	Dod. I – 1
Dodatek II	Praxe na typu letadla a zácvík na pracovišti. Seznam úkolů	Dod. II – 1
Dodatek III	Vyhodnocení odborné způsobilosti: hodnocení a hodnotící osoby	Dod. III – 1

]

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

[

**PŘÍLOHA IV
PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU / PORADENSKÝ MATERIÁL K ČÁSTI-66**

AMC 66.1(a)

Příslušným úřadem může být ministerstvo, vnitrostátní letecký úřad, nebo jakýkoliv letecký orgán jmenovaný členským státem a se sídlem v tomto členském státě. Členský stát může jmenovat více než jeden příslušný úřad, aby pokryl různé oblasti odpovědnosti, pokud rozhodnutí o jmenování obsahuje seznam kompetencí každého úřadu a pro každou danou oblast odpovědnosti existuje pouze jeden odpovědný příslušný úřad.

Smyslem bodu 66.1(a)2 je umožnit osobě, která je již držitelem průkazu způsobilosti podle Části-66 vydané jedním členským státem (tj. členský stát X), nahradit ho průkazem způsobilosti podle Části-66 vydaným jiným členským státem (tj. členský stát Y). Může to být užitečné například v případě, kdy osoba, která je držitelem průkazu způsobilosti „členského státu X“ buduje svou kariéru v organizaci k údržbě se sídlem v „členském státě Y“. V tomto případě může tato osoba potřebovat zapsat nové typové kvalifikace na základě kurzů přímo schválených příslušným úřadem „členského státu Y“ nebo může potřebovat zapsat nové (pod)kategorie průkazu způsobilosti na základě zkoušek provedených příslušným úřadem „členského státu Y“.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ODDÍL A

TECHNICKÉ POŽADAVKY

GM 66.A.3 Kategorie průkazů způsobilosti

Individuální průkaz způsobilosti k údržbě letadel nemusí být omezen na jedinou kategorii. Jakoukoliv kombinaci kategorií je možné udělit za předpokladu, že je splněn každý požadavek pro kvalifikaci.

AMC 66.A.10 Žádost

1. Praxe v údržbě by měla být popsána takovým způsobem, aby čtenář logicky pochopil kde, kdy a jaká údržba utváří praxi. Popis jednotlivých úkolů není nutný, ale stejně tak není přijatelné neurčitě prohlášení „splněna x-letá praxe v údržbě“. Je žádoucí deník o praxi v údržbě a některé příslušné úřady mohou vedení takového deníku vyžadovat. Odkaz ve formuláři 19 EASA na jiné dokumenty obsahující informace o praxi v údržbě je přijatelný.
2. Žadatelé, kteří vykazují maximální zkrácení celkové praxe podle bodu 66.A.30(a) na základě úspěšného dokončení základního výcviku schváleného podle bodu 147.A.200, by měli předložit osvědčení o uznání schváleného základního výcviku podle Části-147.
3. Žadatelé, kteří požadují zkrácení celkové praxe podle bodu 66.A.30(a) na základě úspěšně dokončeného technického výcviku v organizaci nebo ústavu, uznaném příslušným úřadem jako oprávněná organizace nebo ústav, by měli předložit odpovídající osvědčení o úspěšném dokončení výcviku.

GM 66.A.20(a) Práva

1. Platí následující definice:

Elektrický systém znamená zdroj elektrické energie letadla plus systém rozvodu k různým součástem v letadle a související konektory. Tato definice zahrnuje rovněž systémy osvětlení. Práva pro práci na kabelech a konektorech, které jsou součástí těchto elektrických systémů, zahrnují následující typické postupy:

- Techniky a zkoušení kontinuity, izolování a spojování;
- Krimpování a zkoušení krimpovaných spojů;
- Odstranění a vsazení kolíku konektoru;
- Metody ochrany elektroinstalace.

Systém avioniky znamená systém letadla, který přenáší, zpracovává, zobrazuje nebo uchovává analogová nebo digitální data, s použitím datových linek, datových sběrnic, koaxiálních kabelů, bezdrátového nebo jiného přenosového média dat, a zahrnuje součásti a konektory systému. Příklady systémů avioniky zahrnují následující:

- Autopilot;
- Komunikace, radar a navigace;
- Přístroje (viz POZNÁMKA níže);
- Systémy pro zábavu za letu;
- Integrovaná modulární avionika (IMA);
- Palubní systémy údržby;
- Informační systémy;
- Systémy aktivního řízení (fly-by-wire) (týkající se ATA27 „Řízení letu“);
- Řídicí systémy využívající vláknové optiky (Fibre Optic Control Systems).

POZNÁMKA:

Přístroje jsou oficiálně zahrnuty v právech držitelů průkazů způsobilosti kategorie B2. Nicméně údržba elektromechanických a pitot-statických součástí může být rovněž uvolněna držitelem průkazu způsobilosti kategorie B1.

Jednoduchá zkouška znamená zkoušku popsanou ve schválených údajích pro údržbu a splňující následující kritéria:

- Provozuschopnost systému může být ověřena použitím ovládacích prvků letadla, spínačů, vestavěného zkušebního zařízení (BITE), počítače centrálního systému údržby (CMC) nebo externího zkušebního vybavení bez potřeby zvláštního výcviku.
- Výstupem zkoušky je jedinečný ukazatel (splňuje-nesplňuje) nebo parametr, který může být samostatná hodnota nebo hodnota v rámci intervalu tolerance. Jakýkoli výklad výsledku zkoušky nebo vzájemná závislost různých hodnot nejsou povoleny.
- Zkouška nezahrnuje více než 10 činností popsaných ve schválených údajích pro údržbu (kromě těch, které jsou vyžadovány pro zkonfigurování letadla před zkouškou, tj. zvednutí, vysunutí klapek atd., nebo pro návrat letadla do jeho prvotní konfigurace). Zmáčknutí ovládacích prvků, spínače nebo tlačítka a odečet odpovídajícího výstupu mohou být považovány za jediný krok, i když je údaje pro údržbu uvádějí samostatně.

Zjišťování a odstraňování závad znamená postupy a činnosti nezbytné k určení základní příčiny závady nebo nesprávné činnosti za použití schválených údajů pro údržbu. To může zahrnovat použití BITE nebo externího zkušebního vybavení.

Traťová údržba znamená jakoukoliv údržbu, která je provedena před letem pro zajištění způsobilosti letadla pro plánovaný let. Může zahrnovat:

- zjišťování a odstraňování závad;
- odstraňování závad;
- výměnu letadlových celků s použitím externího zkušebního vybavení, je-li požadováno. Výměna letadlových celků může zahrnovat letadlové celky jako motory nebo vrtule;
- plánovaná údržba a/nebo kontroly zahrnující vizuální prohlídky, které odhalí zřetelně nevyhovující stav/nesrovnalosti, ale nevyžadují rozsáhlé podrobné prohlídky. Může také zahrnovat vnitřní konstrukci, systémy a části pohonné jednotky, které jsou viditelné prostřednictvím rychle otevíracích přístupových panelů/dveří;
- nevýznamné opravy a modifikace, které nevyžadují rozsáhlou demontáž a mohou být jednoduše provedeny;
- v dočasných nebo příležitostných případech (příkazy k zachování letové způsobilosti, dále jen AD; servisní bulletiny, dále jen SB) může vedoucí jakosti přijmout provedení úkolů údržby prostřednictvím organizace traťové údržby za předpokladu splnění všech požadavků. Členský stát může předepsat podmínky, podle kterých mohou být tyto úkoly provedeny.

Údržba na základně znamená jakékoliv úkoly nespádající pod kritéria uvedená výše pro traťovou údržbu.

POZNÁMKA:

Letadlo udržované v souladu s „progresivními“ typovými programy je potřeba individuálně posoudit ve vztahu k tomuto odstavci. V podstatě rozhodnutí dát souhlas k provedení některých „progresivních“ kontrol záleží na posouzení, zda všechny úkoly jednotlivých kontrol mohou být provedeny bezpečně podle požadované úrovně na určené stanici traťové údržby.

2. Průkaz způsobilosti kategorie B3 nezahrnuje žádnou podkategorii A. To však nebrání držiteli průkazu způsobilosti kategorie B3 v uvolňování úkolů údržby typických pro podkategorii A1.2 pro letouny s jedním pístovým motorem bez přetlakové kabiny s MTOM 2 000 kg a nižší, v rámci omezení obsažených v průkazu způsobilosti B3.

3. Průkaz způsobilosti kategorie C dovoluje osvědčování plánované údržby na základně vydáním jednoho osvědčení o uvolnění do provozu pro celé letadlo po ukončení veškeré takovéto údržby. Základem tohoto osvědčování je, že údržba byla provedena příslušnými mechaniky a pod úkoly údržby se podle jejich příslušné specializace podepsal podpůrný personál kategorie B1, B2 a B3, podle vhodnosti. Hlavní funkce osvědčujícího personálu kategorie C je zajistit, že byla určena veškerá požadovaná údržba a před vydáním osvědčení o uvolnění do provozu stvrzena podpisem podpůrného personálu kategorie B1, B2 a B3, podle vhodnosti. Obě role při údržbě na základně může vykonávat pouze personál kategorie C, který je zároveň držitelem kvalifikací kategorie B1, B2 nebo B3.

AMC 66.A.20(b)2 Práva

Praxe v údržbě 6 měsíců během 2 let by měla být chápána tak, jako že obsahuje dva prvky: dobu trvání a charakter praxe. Minimum ke splnění daných požadavků pro tyto dva prvky se může lišit v závislosti na velikosti a složitosti letadla a druhu provozu a údržby.

1. Doba trvání:

V rámci organizace oprávněné k údržbě:

- 6 měsíců práce v rámci jedné organizace; nebo
- 6 měsíců rozdělených do rozdílných bloků práce v rámci jedné nebo různých organizací.

Doba 6 měsíců může být nahrazena 100 dny praxe v údržbě v souladu s danými právy, ať už byly vykonávány v rámci oprávněné organizace, nebo jako nezávislým osvědčujícím personálem podle bodu M.A.801(b)2, nebo jako kombinace uvedeného.

Pokud držitel průkazu způsobilosti provádí údržbu a uvolňuje letadlo v souladu s bodem M.A.801(b)2, může být za určitých okolností tento počet dní snížen ještě o 50 %, pokud je to předem schváleno příslušným úřadem. Za tyto okolnosti jsou považovány případy, kdy je držitel průkazu způsobilosti vlastníkem letadla a provádí údržbu na vlastním letadle nebo v případě, že držitel průkazu způsobilosti provádí údržbu letadla provozovaného s nízkým využitím, což držiteli průkazu nedovoluje získání požadované praxe. Toto snížení by nemělo být kombinováno s 20% snížením povoleným, pokud držitel provádí technickou podporu nebo plánování údržby, řídí zachování letové způsobilosti nebo provádí činnosti inženýringu. Pracovní dny by měly být v průběhu 6 měsíců rozloženy tak, aby nedocházelo k dlouhému období bez praxe.

2. Charakter praxe:

V závislosti na kategorii průkazu způsobilosti k údržbě letadel jsou pro praxi v údržbě uvažovány následující činnosti:

- Provádění údržby;
- Provádění prohlídek;
- Provádění provozních a funkčních zkoušek;
- Zjišťování a odstraňování závad;
- Provádění oprav;
- Provádění modifikací;
- Výměna letadlového celku;
- Dozorování uvedených činností;
- Uvolňování letadla do provozu.

U držitelů průkazu způsobilosti kategorie A by měla praxe zahrnovat uplatňování práv prostřednictvím provádění úkolů vztahujících se k oprávnění na alespoň jednom letadle pro každou podkategorii průkazu způsobilosti. To znamená úkoly uvedené v AMC 145.A.30(g), včetně provádění údržby, výměn letadlového celku a odstraňování jednoduchých závad.

Pro kategorii B1, B2 a B3 by mělo být pro každou typovou kvalifikaci na letadlo zahrnutou v oprávnění praxe dosaženo na daném konkrétním letadle nebo na podobném letadle v rámci stejné (pod)kategorie průkazu způsobilosti. Dvě letadla mohou být považována za podobná, pokud jsou vyrobena podobnou technologií, mají podobnou konstrukci a srovnatelné systémy, což znamená, že jejich srovnatelné vybavení zahrnuje následující (podle toho, co je použitelné pro danou kategorii průkazu způsobilosti):

- Pohonné systémy (pístové, turbovrtulové, turbodmychadlové, turbohřídelové, s proudovým motorem nebo tlačnými vrtulemi); a
- Systémy řízení letu (pouze mechanické řízení, řízení poháněné hydromechanicky nebo řízení poháněné elektromechanicky); a
- Systémy avioniky (analogové nebo digitální systémy); a
- Konstrukci (vyrobená z kovu, kompozitních materiálů nebo ze dřeva).

Pro průkazy způsobilosti se zapsanými kvalifikacemi (pod)skupin:

- V případě průkazu způsobilosti kategorie B1 se zapsanými kvalifikacemi (pod)skupin (buď kvalifikace (pod)skupin výrobců nebo plné kvalifikace (pod)skupin), jak jsou definovány v bodě 66.A.45, by měl držitel prokázat praxi na alespoň jednom typu letadla podle (pod)skupiny a podle letadlové konstrukce (kovové, kompozitové nebo dřevěné).
- V případě průkazu způsobilosti B2 se zapsanými kvalifikacemi (pod)skupin (buď kvalifikace (pod)skupin výrobců nebo plné kvalifikace (pod)skupin), jak jsou definovány v bodě 66.A.45, by měl držitel prokázat praxi na alespoň jednom typu letadla podle (pod)skupiny.
- V případě průkazu způsobilosti B3 se zapsanou kvalifikací „*letouny s pístovými motory bez přetlakové kabiny s MTOM 2 000 kg a nižší*“, jak je definována v bodě 66.A.45, by měl držitel prokázat praxi na alespoň jednom typu letadla podle letadlové konstrukce (kovové, kompozitové nebo dřevěné).

V případě kategorie C by měla praxe pokrývat alespoň jeden z typů letadel zapsaných v průkazu způsobilosti.

V případě kombinace kategorií by měla praxe zahrnovat některé činnosti charakteru uvedeného v odstavci 2 v každé kategorii.

Maximálně 20 % požadované doby trvání praxe může být nahrazeno následujícími odpovídajícími činnostmi na typu letadla s podobnou technologií, konstrukcí a se srovnatelnými systémy:

- Výcvik údržby letadla v pozici instruktora/hodnotící osoby nebo žáka;
- Technická podpora údržby/inženýring;
- Řízení/plánování údržby.

Praxe by měla být zadokumentována v individuálním zápisníku nebo v jakémkoliv jiném záznamovém systému (který může být automatizovaný), který obsahuje následující údaje:

- Datum provedené činnosti;
- Typ letadla;
- Identifikaci letadla, tj. poznávací značku;
- Kapitulu ATA (nepovinný údaj);
- Popis provedeného úkonu, tj. kontrola po 100 letových hodinách, výměna kola hlavního přistávacího zařízení (MLG), kontrola a doplnění motorového oleje, provedení SB, zjišťování a odstraňování závad, oprava konstrukce, provedení STC, ...;
- Druh údržby, tj. na základně, traťová;
- Druh činnosti, tj. provedení údržby, dozorování údržby, uvolnění do provozu;
- Použité kategorie: A, B1, B2, B3 nebo C;
- Doba trvání ve dnech nebo částečných dnech.

GM 66.A.20(b)2 Práva

Věta „splnil ustanovení pro vydání odpovídajících práv“ uvedená v bodě 66.A.20(b)2 znamená, že v průběhu uplynulých 2 let osoba splnila všechny požadavky pro zapsání příslušné kvalifikace na letadlo (například v případě skupiny 1 – teoretickou plus praktickou část, je-li použitelné, zácvič na pracovišti). To zahrnuje potřebu 6 měsíců praxe za první 2 roky. Avšak požadavek na 6měsíční praxi v předcházejících 2 letech bude potřeba splnit po druhém roce.

AMC 66.A.20(b)3 Práva

Formulace „*má příslušnou způsobilost vydávat osvědčení k provádění údržby na příslušném letadle*“ znamená, že držitel průkazu způsobilosti a, kde je to použitelné, organizace, ve které má uzavřenu pracovní smluvu/je v pracovním poměru, by měli zajistit, že si držitel osvojil/získal příslušné znalosti, dovednosti, přístup a praxi pro uvolňování letadla, které udržuje. To je podstatné, protože některé systémy a technologie existující v konkrétních udržovaných letadlech nemusely být pokryty výcvikem/zkouškou/praxí požadovanou k získání průkazu způsobilosti a kvalifikací.

Typicky se jedná o případ (kromě jiných) v následujících situacích:

- Typové kvalifikace, které byly zapsány do průkazu způsobilosti v souladu s Dodatkem I k AMC k Části-66 „Seznam typových kvalifikací“ po absolvování typového výcviku/zácvičů na pracovišti, který nepokrýval všechny modely/varianty zahrnuté v takovéto kvalifikaci. Například průkaz způsobilosti se zápisem kvalifikace Airbus A318/A319/A320/A321 (CFM56) po absolvování typového výcviku/zácvičů na pracovišti pokrývajícího pouze Airbus 320 (CFM56).
- Typové kvalifikace, které byly zapsány do průkazu způsobilosti v souladu s Dodatkem I k AMC k Části-66 „Seznam typových kvalifikací“ po přidání nové varianty ke kvalifikaci v Dodatku I bez provedení rozdílového výcviku. Například průkaz způsobilosti se zápisem kvalifikace Boeing 737-600/700/800/900 u osoby, která již měla kvalifikaci Boeing 737-600/700/800, ale bez provedení jakéhokoliv rozdílového výcviku pro 737-900.
- Práce prováděné na modelu/variantě, pro něž se od původního modelu použitého v typovém výcviku/zácvičů na pracovišti technický návrh a metody údržby významně vyvíjely.
- Specifické technologie a možnosti vybrané každým zákazníkem, které nemusí být pokryty typovým výcvikem/zácvičů na pracovišti.
- Změny v požadavcích na základní znalosti Dodatku I k Části-66 nevyžadující opětovné přezkoušení stávajících držitelů průkazu způsobilosti (práva přiznaná v minulosti).
- Zápis kvalifikací skupin/podskupin na základě praxe na reprezentativním počtu úkolů/letadel nebo na základě typového výcviku/zkoušky na reprezentativním počtu letadel.
- Osoby splňující požadavky 6 měsíců praxe každé 2 roky pouze na určitých podobných typech letadel, jak je povoleno AMC 66.A.20(b)2.
- Osoby, které jsou držiteli průkazu způsobilosti podle Části-66 s omezeními, získaného převodem národních kvalifikací (bod 66.A.70), kde mají být tato omezení zrušena po splnění odpovídajících zkoušek základních znalostí. V tomto případě typové kvalifikace zapsané v průkazu způsobilosti mohly být získány v národním systému, aniž by byly pokryty všechny systémy letadla (z důvodu dřívějšího omezení), a bude potřeba posoudit a, je-li to vhodné, vyškolit tuto osobu v chybějících systémech.

Další informace jsou uvedeny v AMC 145.A.35(a).

GM 66.A.20(b)4 Práva

1. Držitelé průkazu způsobilosti k údržbě letadel podle Části-66 mohou vykonávat práva vyplývající z osvědčení, pouze pokud mají všeobecné znalosti jazyka, který se používá v prostředí údržby, včetně znalostí běžného leteckého názvosloví v daném jazyce. Úroveň znalostí by měla být taková, aby byl držitel průkazu způsobilosti schopen:
 - číst a porozumět pokynům a technickým příručkám používaným pro provádění údržby;

- provádět písemné technické záznamy a jakékoliv záznamy do dokumentace údržby tak, aby byly srozumitelné osobám, které s nimi běžně přicházejí do styku;
 - číst a porozumět postupům organizace k údržbě;
 - komunikovat na takové úrovni, aby se předešlo jakýmkoliv nedorozumění při využívání práv vyplývajících z osvědčení.
2. Ve všech případech by měla schopnost porozumět být srovnatelná s úrovní uplatňovaných práv vyplývajících z osvědčení.

AMC 66.A.25 Požadavky na základní znalosti

1. V případě, že žadatel je kvalifikovaný tím, že je držitelem akademického titulu v oboru letectví, mechaniky nebo elektroniky uznávané vysoké školy nebo jiného ústavu vyššího vzdělávání, požadavek na podstoupení jakékoliv zkoušky závisí na dokončeném kurzu podle Dodatku I k Části-66.
2. Absolvované zkoušky a znalosti získané během předcházející praxe, například ve vojenském letectví a civilním učňovském školství, mohou být uznány tam, kde je příslušný úřad přesvědčen, že takové znalosti a zkoušky jsou rovnocenné znalostem a zkouškám požadovaným Dodatkem I k Části-66.

GM 66.A.25(a) Požadavky na základní znalosti

Úroveň znalostí pro každou (pod)kategorii je přímo úměrná složitosti osvědčení souvisejících s odpovídající (pod)kategorií průkazu způsobilosti, což znamená, že kategorie A by měla prokázat omezenou, ale přiměřenou úroveň znalostí, kdežto kategorie B1, B2 a B3 by měly v příslušných tématických modulech prokázat celkovou úroveň znalostí.

AMC 66.A.30(a) Požadavky na základní praxi

1. V případě, že je žadatel o kategorii C držitelem akademického titulu, měl by reprezentativní výběr úkolů zahrnovat účast při údržbě v hangáru, plánování údržby, zabezpečování jakosti, uchovávání záznamů, řízení schválených náhradních dílů a technický rozvoj.
2. I když může být žadatel o průkaz způsobilosti kategorie C kvalifikovaný svou 3letou praxí v kategorii B1 nebo B2 osvědčujícího personálu pouze v traťové údržbě, je nicméně doporučeno, aby každý žadatel o kategorii C, který je držitelem průkazu způsobilosti B1 nebo B2, prokázal nejméně 12měsíční praxi jako podpůrný personál kategorie B1 nebo B2.
3. Pracovník odborně vyškolený v technickém oboru je osoba, která úspěšně dokončila výcvik přijatelný pro příslušný úřad a který se týká výroby, opravy, generální opravy nebo prohlídky mechanického, elektrického nebo elektronického vybavení. Výcvik by měl zahrnovat používání nářadí a měřících zařízení.
4. Praxe v údržbě letadel v provozu:
 - Znamená praxi se zapojením v úkolech údržby na letadlech, která jsou provozována leteckými dopravci, organizacemi provozujícími aerotaxi, vlastníky, atd.;
 - Měla by pokrývat široký rozsah úkolů, co se týče délky, složitosti a různorodosti;
 - Má za cíl získání dostatečné praxe ve skutečném prostředí údržby v protikladu k prostředí čistě výcvikové školy;
 - Může být získána v rámci rozdílných typů organizací k údržbě (podle Části-145, M.A. Hlavy F, FAR-145, atd.) nebo pod dohledem nezávislého osvědčujícího personálu;
 - Může být kombinována se schváleným výcvikem podle Části-147 tak, že se doby trvání výcviku mohou kombinovat v jedno s dobami praxe, podobně jako v učňovském školství.

AMC 66.A.30(d) Požadavky na základní praxi

Aby mohla být praxe považována za nedávnou, mělo by být minimálně 50 % požadované 12měsíční praxe získáno během 12měsíčního období před datem podání žádosti o průkaz způsobilosti k údržbě letadel. Zbytek praxe by měl být získán během 7letého období před podáním žádosti. Musí být poznamenáno, že zbytek základní praxe požadované bodem 66.A.30 musí být získán během 10 let předcházejících podání žádosti, jak je požadováno bodem 66.A.30(f).

AMC 66.A.30(e) Požadavky na základní praxi

1. Pro kategorii A by měla být doba dodatečné praxe v údržbě civilních letadel minimálně 6 měsíců. Pro kategorie B1, B2 nebo B3 by měla být dodatečná praxe v údržbě civilních letadel minimálně 12 měsíců.
2. Praxe v údržbě letadel získaná mimo oblast údržby civilních letadel může zahrnovat praxi v údržbě letadel získanou v ozbrojených silách, u pobřežní stráže, u policie atd. nebo při výrobě letadel.

GM 66.A.40 Zachování platnosti průkazu způsobilosti k údržbě letadel

Platnost průkazu způsobilosti k údržbě letadel není ovlivněna nedávnou praxí v údržbě, zatímco platnost práv podle bodu 66.A.20 je ovlivněna praxí v údržbě tak, jak je stanoveno v bodu 66.A.20(a).

GM 66.A.45(b) Zápis kvalifikací na letadlo

Typová kvalifikace na letadlo zahrnuje všechny modely/varianty letadla uvedené v sloupci 2 Dodatku I k AMC k Části-66.

Pokud je již osoba držitelem typové kvalifikace v průkazu způsobilosti a takováto typová kvalifikace je změněna v Dodatku I k AMC k Části-66 proto, aby zahrnuje další modely/varianty, není pro změnu typové kvalifikace v průkazu způsobilosti potřeba dodatečný typový výcvik. Kvalifikace by měla být na základě požadavku žadatele změněna tak, aby zahrnovala nové varianty, bez dodatečných požadavků. Nicméně je odpovědností držitele průkazu způsobilosti a, je-li to použitelné, organizace údržby, kde je držitel v pracovním poměru, aby vyhověl bodům 66.A.20(b)3, 145.A.35(a) a M.A.607(a), podle použitelnosti, před tím, než vykonává práva k osvědčování.

Obdobně jsou kurzy typového výcviku pokrývající určité, ale ne všechny modely/varianty v typové kvalifikaci platné pro účel zapsání plně typové kvalifikace.

AMC 66.A.45(e) Zápis kvalifikací na letadlo

1. Pro udělení kvalifikací podskupin výrobců pro letadla skupiny 2 v případě držitelů průkazu způsobilosti kategorie B1 a C věta „alespoň u dvou typů letadel od stejného výrobce, které společně reprezentují příslušnou podskupinu výrobců“ znamená, že vybrané typy letadel by měly pokrýt všechny technologie související s podskupinou výrobců v následujících oblastech:
 - Systémy řízení letu (mechanické řízení/hydrromechanicky poháněné řízení/elektromechanicky poháněné řízení); a
 - Systémy avioniky (analogové systémy/digitální systémy); a
 - Konstrukce (vyrobené z kovu/kompozitních materiálů/dřeva).

V případech, kdy jsou v rámci stejné podskupiny výrobců velmi rozdílné typy letadel, může být k zajištění dostatečného zastoupení nezbytné pokrýt více než dva typy letadel.

Za tímto účelem je možné využít typy letadel od stejného výrobce klasifikované ve skupině 1, pokud vybraná letadla náleží do stejné podkategorie průkazu způsobilosti, pro kterou bude kvalifikace zapsána.

2. Pro udělení plných kvalifikací podskupin pro letadla skupiny 2 v případě držitelů průkazu způsobilosti kategorie B1 a C věta „alespoň u třech typů letadel od různých výrobců, které společně reprezentují příslušnou podskupinu“ znamená, že vybrané typy letadel by měly pokrýt všechny technologie související s podskupinou výrobců v následujících oblastech:
- Systémy řízení letu (mechanické řízení/hydrromechanicky poháněné řízení/elektromechanicky poháněné řízení); a
 - Systémy avioniky (analogové systémy/digitální systémy); a
 - Konstrukce (vyrobené z kovu/kompozitních materiálů/dřeva).

V případech, kdy jsou v rámci stejné podskupiny velmi rozdílné typy letadel, může být k zajištění dostatečného zastoupení nezbytné pokrýt více než tři typy letadel.

Za tímto účelem je možné využít typy letadel od různých výrobců klasifikované ve skupině 1, pokud vybraná letadla náleží do stejné podkategorie průkazu způsobilosti, pro kterou bude kvalifikace zapsána.

3. Pro kvalifikace podskupin výrobců pojem „výrobce“ znamená držitele TC stanoveného v příloze typového osvědčení, což se odráží v seznamu typových kvalifikací v Dodatku I k AMC k Části-66.

V případě kvalifikací letadel, kde typová kvalifikace odkazuje na držitele TC tvořeného kombinací dvou výrobců, kteří vyrábějí stejné letadlo (tj. AGUSTA/BELL HELICOPTER TEXTRON nebo jiný případ letadel podobně vyráběných jiným výrobcem), měla by být na tuto kombinaci pohlíženo jako na jednoho výrobce.

V důsledku toho:

- Pokud držitel průkazu způsobilosti získá typovou kvalifikaci výrobce nebo kvalifikaci podskupiny výrobců tvořenou kombinací výrobců, kvalifikace pokrývá kombinaci těchto výrobců.
- Pokud si držitel průkazu způsobilosti, který chce zapsat plnou kvalifikaci podskupiny, vybere tři letadla od různých výrobců, znamená to od různých kombinací výrobců podle použitelnosti.

AMC 66.A.45(d), (e)3, (f)1 a (g)1 Zápis kvalifikací na letadlo

1. „Praxe“ by měla pokrývat reprezentativní průřez zahrnující nejméně 50 % úkolů uvedených v Dodatku II k AMC souvisejících s kategorií průkazu způsobilosti a s příslušnými typovými kvalifikacemi na letadlo nebo kvalifikacemi (pod)skupin letadel, které se mají zapsat. Tato praxe by měla pokrývat úkoly z každého odstavce ze seznamu Dodatku II. Jiné úkoly, než které jsou uvedeny v Dodatku II, mohou být vzaty do úvahy jako náhrada, pokud jsou relevantní. V případě kvalifikací (pod)skupin může být tato praxe prokázána pokrytím jedním nebo několika typy letadel příslušné (pod)skupiny a může zahrnovat praxi na letadlech klasifikovaných ve skupině 1, 2 a/nebo 3, pokud je tato praxe relevantní. Praxe by měla být získána pod dohledem oprávněného osvědčujícího personálu.
2. V případě zápisu individuálních typových kvalifikací pro letadla skupiny 2 a skupiny 3 pro druhý typ letadla z každé (pod)skupiny výrobce by měla být praxe snížena na 30 % úkolů uvedených v Dodatku II k AMC souvisejících s kategorií průkazu způsobilosti a příslušným typem letadla. Pro další typy letadel z každé (pod)skupiny výrobce by toto mělo být sníženo na 20 %.
3. Praxe by měla být prokázána předložením záznamů nebo deníku dokládajících žadatelem vykonané úkoly podle Dodatku II. Typické údaje, které se mají zaznamenávat, jsou podobné těm, které jsou popsány v AMC 66.A.20(b)2.

GM 66.A.45 Zázpis kvalifikací na letadlo

Následující tabulka uvádí souhrn požadavků pro kvalifikace na letadlo uvedených v bodech 66.A.45, 66.A.50 a Dodatku III k Části-66.

Tabulka obsahuje následující:

- Různé skupiny letadel;
- Které kvalifikace jsou možné (podle výběru žadatele) pro každou (pod)kategorii průkazu způsobilosti:
 - Individuální typové kvalifikace;
 - Plné kvalifikace (pod)skupiny a/nebo kvalifikace (pod)skupiny výrobců;
- Jaké jsou možnosti kvalifikace pro každou zvolenou kvalifikaci;
- pro průkaz způsobilosti B1.2 (letadla skupiny 3) a pro průkaz způsobilosti B3 (letouny s pístovými motory bez přetlakové kabiny s MTOM 2000 kg a nižší) – jaká jsou možná omezení, která mají být zahrnuta v průkazu způsobilosti, pokud nemůže být prokázána dostatečná praxe v těchto oblastech.

Poznámka: OJT znamená „zácvik na pracovišti“ (Dodatek III k Části-66, oddíl 6) a je požadován pouze pro první kvalifikaci na letadlo v (pod)kategorii průkazu způsobilosti.

Požadavky pro kvalifikaci na letadlo			
Skupiny letadel	Průkaz způsobilosti B1/B3	Průkaz způsobilosti B2	Průkaz způsobilosti C
Skupina 1 <ul style="list-style-type: none"> • Složitá motorová letadla. • Vícemotorové vrtulníky • Letouny certifikované pro provoz nad FL290. • Letadla vybavená aktivním řízením (fly-by-wire). • Jiná letadla, jsou-li určena Agenturou. 	(Pro B1) Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE Typový výcvik: - Teorie + zkouška - Praktické cvičení + hodnocení PLUS OJT (pro první letadlo v podkategorii průkazu způsobilosti)	Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE Typový výcvik: - Teorie + zkouška - Praktické cvičení + hodnocení PLUS OJT (pro první letadlo v kategorii průkazu způsobilosti)	Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE Typový výcvik: - Teorie + zkouška
Skupina 2: Podskupiny: 2a: letouny s jedním turbovrtulovým motorem (*) 2b: vrtulníky s jedním turbínovým motorem (*) 2c: vrtulníky s jedním pístovým motorem (*) (*) S výjimkou těch, které jsou klasifikovány ve skupině 1.	(Pro B1.1, B1.3, B1.4) Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE (typový výcvik + OJT) nebo (typová zkouška + praxe) Plná KVALIFIKACE PODSKUPINY (typový výcvik + OJT) nebo (typová zkouška + praxe) na nejméně 3 letadlech reprezentujících danou podskupinu KVALIFIKACE PODSKUPINY výrobců typový výcvik + OJT) nebo (typová zkouška + praxe) na nejméně 2 letadlech reprezentujících danou podskupinu výrobce	Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE (typový výcvik + OJT) nebo (typová zkouška + praxe) Plná KVALIFIKACE PODSKUPINY na základě prokázání praxe KVALIFIKACE PODSKUPINY výrobců na základě prokázání praxe	Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE typový výcvik nebo typová zkouška Plná KVALIFIKACE PODSKUPINY typový výcvik nebo typová zkouška na nejméně 3 letadlech reprezentujících danou podskupinu KVALIFIKACE PODSKUPINY výrobců typový výcvik nebo typová zkouška na nejméně 2 letadlech reprezentujících danou podskupinu výrobce

<p>Skupina 3</p> <p>Letouny s pístovými motory (s výjimkou těch, které jsou klasifikovány ve skupině 1)</p>	<p>(Pro B1.2)</p> <p>Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE (typový výcvik + OJT) nebo (typová zkouška + praxe)</p> <p>Plná KVALIFIKACE SKUPINY 3 na základě prokázání praxe</p> <p>Omezení:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Letouny s přetlakovou kabinou • Letouny s kovovou konstrukcí • Letouny s kompozitovou konstrukcí • Letouny s dřevěnou konstrukcí • Letouny s kovovou trubkovou konstrukcí s plátěným potahem 	<p>Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE (typový výcvik + OJT) nebo (typová zkouška + praxe)</p> <p>Plná KVALIFIKACE SKUPINY 3 na základě prokázání praxe</p>	<p>Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE typový výcvik nebo typová zkouška</p> <p>Plná KVALIFIKACE SKUPINY 3 na základě prokázání praxe</p>
<p>Letouny s pístovými motory bez přetlakové kabiny s MTOM 2000 kg a nižší</p>	<p>(Pro B3)</p> <p>Plná KVALIFIKACE „Letouny s pístovými motory bez přetlakové kabiny s MTOM 2000 kg a nižší“ na základě prokázání praxe</p> <p>Omezení:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Letouny s kovovou konstrukcí • Letouny s kompozitovou konstrukcí • Letouny s dřevěnou konstrukcí • Letouny s kovovou trubkovou konstrukcí s plátěným potahem 	<p>Nepoužije se</p>	<p>Nepoužije se</p>

AMC 66.A.50(b) Omezení

1. Příslušná praxe požadovaná k odstranění omezení uvedených v bodech 66.A.45(f) a (g) by měla sestávat z výkonu různých úkolů příslušných k omezením pod dohledem oprávněného osvědčujícího personálu. Měla by zahrnovat úkoly požadované plánovanou roční prohlídkou. Alternativně je možné praxi rovněž získat, je-li to schváleno příslušným úřadem, prostřednictvím teoretického a praktického výcviku poskytovaného výrobcem, pokud je navíc provedeno vyhodnocení a toto zaznamenáno tímto výrobcem.
2. Může být přijatelné mít praxi pouze na jednom typu letadla pod podmínkou, že je tento typ představitelem dané (pod)skupiny v souvislosti s omezením, které se odstraňuje.
3. Žádost o odstranění omezení by měla být podložena záznamem praxe stvrzené podpisem oprávněného osvědčujícího personálu nebo hodnocením stvrzeným podpisem výrobce po splnění příslušného teoretického a praktického výcviku.

GM 66.A.70 Ustanovení pro převod průkazu

1. Jak je popsáno v bodě 66.A.70, ustanovení pro převod průkazu se vztahují na držitele kvalifikace osvědčujícího personálu platné v členském státě před vstupem Přílohy III (Části-66) v platnost. Věta „držiteli kvalifikace osvědčujícího personálu platné v členském státě“ znamená jakoukoliv osobu, která má kvalifikaci platnou v daném členském státě povolující této osobě výkon činností shodných s právy „osvědčujícího personálu“ uvedenými v nařízení (ES) č. 2042/2003. To znamená, že podpis této osoby byl dostatečný k prohlášení, že údržba byla provedena řádně a letadlo je připraveno k provozu a způsobilé pro let s ohledem na tuto údržbu.

To by nemělo být zaměňováno se zodpovědnostmi spojenými s kontrolou letové způsobilosti, která byla ve vnitrostátních systémech prováděna v odlišných časových intervalech (obvykle v rozmezí od 6 měsíců po 3 roky). Jedná se o činnost, která se provádí ve velmi specifických momentech a ne po každé činnosti údržby. Protože se kontrola letové způsobilosti (nebo se ve vnitrostátních systémech používá jiný výraz) neprovádí po každém případě údržby, než letadlo vzlétne, nemůže být kontrola letové způsobilosti považována za uvolnění údržby. To znamená, že ustanovení pro převod průkazu popsána v bodě 66.A.70 se nevztahují na osoby provádějící funkce kontroly letové způsobilosti, pokud jejich podpis nebyl vyžadován po každém případě údržby, než letadlo mohlo vzlétnout.

2. Převod průkazu se vztahuje na „kvalifikace osvědčujícího personálu“, jako jsou, například:
 - Držení vnitrostátního průkazu způsobilosti (nebo úspěšně ukončený proces pro získání takového vnitrostátního průkazu způsobilosti);
 - Úspěšné ukončení procesu kvalifikace stanoveného příslušným úřadem k tomu, stát se osvědčujícím personálem;
 - Úspěšné ukončení kvalifikačních požadavků pro osvědčující personál v rámci organizace údržby, jak jsou stanoveny v jejich postupech.

To neznamená, že aby měl žadatel právo na převod průkazu, musí využívat práva k osvědčování. Osoba může být držitelem „kvalifikace osvědčujícího personálu“, zatímco nemá práva k osvědčování (nebo zatímco využívá práva k osvědčování velmi omezeně, než je její kvalifikace) z různých důvodů, jako jsou, například, následující:

- Osoba pracuje jako „podpurný personál“ v oblasti údržby na základně;
- Osoba byla oprávněna pouze pro velmi omezený rozsah úkolů (menší, než pro jaký by byla oprávněna, pokud by se brala v úvahu její kvalifikace) vzhledem k tomu, že pracuje na stanici traťové údržby, kde je rozsah úkolů velmi omezen;
- Osoba je držitelem průkazu způsobilosti s větším rozsahem, než je rozsah organizace, kde je v pracovním poměru;
- Osoba pracuje mimo letecký průmysl nebo je dočasně uvolněna z nejrůznějších důvodů z práce (zdravotní, osobní, atd.).

Tyto osoby mají právo na převod průkazu provedený podle plného rozsahu jejich kvalifikace a plných práv, pro která by měli mít oprávnění na základě takovéto kvalifikace.

3. Jak je popsáno v bodě 66.A.70, kvalifikace osvědčujícího personálu způsobilé pro převod jsou ty, které jsou platné „před datem vstupu Přílohy III (Části-66) v platnost“, což znamená ty kvalifikace, které jsou platné před následujícími daty:
 - 28. zářím 2005 pro letadla s MTOM nad 5 700 kg (viz nařízení (ES) č. 2042/2003, článek 7, odstavec 3(e));
 - 28. zářím 2006 s MTOM rovnou 5 700 kg MTOM a nižší (viz nařízení (ES) č. 2042/2003, článek 7, odstavec 3(f)).

Nicméně protože průkazy způsobilosti kategorie B3 v této době neexistovaly, jsou pro převod na průkazy způsobilosti kategorie B3 způsobilé kvalifikace osvědčujícího personálu platné před 28. zářím 2012, což je datum, od kdy mají úřady povinnost začít vydávat tyto průkazy způsobilosti v souladu s nařízením (ES) č. 2042/2003, článkem 7, odstavcem 3(h), bodem (i).

4. Ačkoli jsou pro převod způsobilé pouze ty kvalifikace osvědčujícího personálu, které byly získány před daty uvedenými výše, neznamená to, že žádost o převod musí být podána před těmito daty. Žadatel má právo na provedení převodu bez ohledu na to, kdy o převod požádá.
5. Kvalifikace osvědčujícího personálu může být předmětem více než jednoho procesu převodu a může být rovněž převedena na více než jeden průkaz způsobilosti (s příslušnými omezeními). Takovým příkladem je například případ, kdy už osoba měla kvalifikaci osvědčujícího personálu převedenou na průkaz způsobilosti kategorie B1.2 s omezeními spojenými s některými chybějícími prvky standardu Dodatku I a II Části-66 (podle bodu 66.A.70(c)). Tato osoba by měla právo žádat a mít svou kvalifikaci osvědčujícího personálu převedenu na průkaz způsobilosti kategorie B1.2 nebo B3 na základě bodu 66.A.70(d), což by znamenalo, že při uvedení pouze těch omezení, která jsou požadována k zachování stávajících práv, není potřeba provádět srovnání se standardem Dodatku I a II.

GM 66.A.70(c) Ustanovení pro převod průkazu

K omezení by mohlo například dojít v případě, že je osoba držitelem dříve existující kvalifikace osvědčujícího personálu, která pokrývá, podle standardu Dodatku I a II Části-66, všechny moduly/předměty odpovídající průkazu způsobilosti kategorie B1 s výjimkou elektrických systémů. Daná osoba by měla obdržet průkaz způsobilosti k údržbě letadel podle Části-66 kategorie B1 s omezením (vyloučením) pro elektrické systémy.

Pro odstranění omezení viz bod 66.A.50(c).

GM 66.A.70(d) Ustanovení pro převod průkazu

V případě letadel nepoužívaných v obchodní letecké dopravě s výjimkou velkých letadel by příkladem omezení mohla být situace, kdy je osoba držitelem kvalifikace vydané před použitelností Části-66, která pokrývá práva uvolňovat práce provedené na konstrukcích, pohonných jednotkách, mechanických a elektrických systémech letadla, ale s vyloučením práv pro letadla vybavená turbínovými motory, letadla s MTOM nad 2 000 kg, letadla s přetlakovou kabinou a letadla vybavená zatahovatelným přistávacím zařízením. Tato osoba by obdržela průkaz způsobilosti k údržbě letadel podle Části-66 v (pod)kategorii B1.2 nebo B3 s následujícími omezeními (vyloučeními):

- Letadla používaná v obchodní letecké dopravě (toto omezení existuje vždy);
- Letadla s MTOM na 2 000 kg;
- Letadla s přetlakovou kabinou;
- Letadla vybavená zatahovatelným přistávacím zařízením.

Jiným příkladem omezení by mohl být případ, kdy je pilot-vlastník držitelem kvalifikace vydané před použitelností Části-66, která pokrývá práva uvolňovat práce provedené na konstrukcích, pohonných jednotkách, mechanických a elektrických systémech letadla, ale omezené na jeho vlastní letadlo a na konkrétní typ letadla (například Cessna 172). Tento pilot-vlastník by obdržel průkaz způsobilosti k údržbě letadel podle Části-66 v (pod)kategorii B1.2 nebo B3 s následujícími omezeními (vyloučeními):

- Letadla používaná v obchodní letecké dopravě (toto omezení existuje vždy);
- Letadla jiná než Cessna 172;
- Letadla, jejichž vlastníkem není držitel tohoto průkazu způsobilosti.

Zásadním aspektem je, že omezení jsou stanovena tak, aby byla zachována práva kvalifikace vydané před použitelností Části-66, bez provádění srovnávání dřívější kvalifikace se standardy Dodatku I a II Části-66.

Pro odstranění omezení viz bod 66.A.50(c).

ODDÍL B**POSTUPY PRO PŘÍSLUŠNÉ ÚŘADY****AMC 66.B.20 Uchovávání záznamů**

1. Systém uchovávání záznamů by měl zajišťovat, že jsou všechny záznamy v rozumném čase dostupné, kdykoli je to potřeba. Tyto záznamy by měly být v rámci celého příslušného úřadu jednotným způsobem uspořádány (chronologicky, v abecedním pořadí, atd.).
2. Všechny záznamy obsahující citlivé údaje týkající se žadatelů nebo organizací by měly být uchovávány zabezpečeným způsobem s kontrolovaným přístupem, aby byla zachována důvěrnost tohoto druhu údajů.
3. Veškerý počítačový hardware používaný k zajištění zálohování dat by měl být umístěn na jiném místě, než jsou uložena pracovní data, v prostředí, které zajišťuje, že zůstávají v dobrém stavu. Pokud dochází ke změnám hardwaru nebo softwaru, měla by být zvláštní péče věnována tomu, aby byla všechna data i nadále přístupná alespoň po celou dobu stanovenou v bodě 66.B.20.

AMC 66.B.100 Postup pro vydání průkazu způsobilosti k údržbě letadel příslušným úřadem

1. Žadatelé, kteří požadují maximální zkrácení celkové praxe podle bodu 66.A.30(a) na základě úspěšného dokončeného schváleného kurzu základního výcviku podle bodu 147.A.200, by měli předložit osvědčení o uznání schváleného základního výcviku podle Části-147.
2. Žadatelé, kteří požadují zkrácení celkové praxe podle bodu 66.A.30(a) na základě úspěšně dokončeného výcviku, který je příslušným úřadem považován za odpovídající, a kteří jsou považováni za pracovníky odborně vyškolené v technickém oboru, by měli předložit odpovídající osvědčení o úspěšném dokončení výcviku.
3. Žadatelům, kteří požadují zápočet ve vztahu k požadavkům na celkovou praxi podle bodu 66.A.30(a) na základě praxe v údržbě necivilních letadel podle bodu 66.A.30(a), mohou být uděleny jenom takové zápočty, které uznal členský stát jako praxi v údržbě necivilních letadel. Příslušný úřad uznávající praxi v údržbě necivilních letadel by měl určit, kdo v necivilní oblasti může vydat prohlášení, že žadatel splnil odpovídající praxi v údržbě. Žadatel by měl k tomuto zařadit podrobné prohlášení o této praxi v údržbě, podepsané necivilním úřadem pro údržbu v souladu s podmínkami stanovenými příslušným úřadem.
4. Příslušný úřad by měl zkontrolovat, zda záznam o praxi vyhovuje podmínkám ve výše uvedených odstavcích a zda je potvrzen podpisem.

AMC 66.B.105 Postup pro vydání průkazu způsobilosti k údržbě letadel prostřednictvím organizace oprávněné k údržbě podle Části-145

1. Organizace k údržbě oprávněná podle Části-145 by měla zahrnout tento postup do výkladu organizace (Hlava 3.16) a tento postup by měl být předmětem auditu příslušného úřadu alespoň jednou za 12 měsíců. Tento postup by měl zahrnovat omezení uvádějící, že postup platí pouze v případě, kdy je příslušný úřad pro schválení podle Části-145 a pro průkaz způsobilosti podle Části-66 totožný.
2. Organizace podle Části-145 by měla zkontrolovat, zda byly záznamy o praxi řádně stvrzeny podpisem.
3. Organizace k údržbě oprávněná podle Části-145 může uchovávat záznamy o praxi žadatelů ve formě odlišné od formy žádosti formuláře 19 EASA, ale taková odlišná forma nebo způsob by měly být přijatelné pro příslušný úřad.

AMC 66.B.110 Postup pro změnu průkazu způsobilosti k údržbě letadel, aby zahrnoval dodatečné základní kategorie nebo podkategorie

V případě průkazů způsobilosti vytvořených počítačem by měl být průkaz způsobilosti znovu vydán.

AMC 66.B.115 Postup pro změnu průkazu způsobilosti k údržbě letadel, aby zahrnoval kvalifikaci na letadlo nebo aby z něj byla odstraněna omezení

- (a) V případě, kdy typový výcvik nebyl prováděn organizací podle Části-147, měly by existovat podpůrné dokumenty, které příslušnému úřadu potvrzují, že:
- typový výcvik byl schválen příslušným úřadem v souladu s bodem 66.B.130;
 - žadatel úspěšně dokončil části schváleného typového výcviku; a
 - účastník výcviku byl přezkoušen/vyhodnocen jako úspěšný.
- (b) Typový výcvik na letadlo může být dále rozdělen na kurzy typového výcviku na drak a/nebo pohonnou jednotku a/nebo systémy avioniky/elektrické systémy.
1. Kurz typového výcviku na drak znamená kurz typového výcviku zahrnující veškeré příslušné konstrukce a elektrické a mechanické systémy letadla, kromě pohonné jednotky.
 2. Kurz typového výcviku na pohonnou jednotku znamená kurz typového výcviku na základním motoru (bez pomocných agregátů), včetně sestavení až po rychlou výměnu pohonné jednotky.
 3. Vzájemné propojení systémů motoru/draku by mělo být součástí buď kurzu typového výcviku na drak nebo na pohonnou jednotku. V některých případech, jako je všeobecné letectví, může být vhodnější pokrýt vzájemné propojení v rámci kurzu na drak, vzhledem k velké různorodosti letadel, která mohou mít zastavěna daný stejný typ motoru.
 4. Kurz typového výcviku na systémy avioniky/elektrické systémy znamená typový výcvik na systémy avioniky a elektrické systémy pokryté, ale neomezuující se na kapitoly ATA 22, 23, 24, 25, 27, 31, 33, 34, 42, 44, 45, 46, 73 a 77 nebo rovnocenné.
- (c) Pro přijetí programu OJT popsaného v oddílu 6 Dodatku III k Části-66 by měl příslušný úřad vydávající průkazy způsobilosti vytvořit přiměřené postupy, které mohou být podobné postupu popsanému v AMC 66.B.130 pro „přímé schvalování typového výcviku na letadlo“.

V případě, že je příslušný úřad vydávající průkazy způsobilosti odlišný od příslušného úřadu organizace k údržbě, která poskytuje OJT, může vzít úřad vydávající průkazy způsobilosti v úvahu skutečnost, že organizace k údržbě už může mít program OJT schválený svým vlastním příslušným úřadem (v rámci Hlavy 3.15 výkladu MOE, jak je popsáno v AMC 145.A.70(a)).

AMC 66.B.100 až 115

Zápis typu letadla by měl používat standardní kódy obsažené v Dodatku I k AMC.

AMC 66.B.120 Postup pro obnovu průkazu způsobilosti k údržbě letadel

Příslušný úřad by neměl provádět jakékoli vyšetřování, aby zajistil, že držitel průkazu způsobilosti má platnou praxi v údržbě, neboť to není podmínka pro obnovení průkazu způsobilosti. Zajištění zachování platnosti práv k osvědčování je odpovědností organizace k údržbě oprávněné podle Části-145/ Hlavy F nebo osvědčujícího personálu v souladu s bodem M.A.801(b)2. Za účelem zajištění zachování platnosti práv k osvědčování může příslušný úřad, během pravidelných kontrol organizací v souladu s bodem 145.B.30 nebo M.B.604 nebo během namátkových kontrol, požadovat po držiteli

průkazu způsobilosti, pokud uplatňuje práva k osvědčování, aby poskytl písemný doklad o vyhovění bodu 66.A.20(b).

AMC 66.B.130 Postup pro přímé schvalování typového výcviku na letadlo

1. Postup pro přímé schvalování kurzů typového výcviku příslušným úřadem by měl vyžadovat, aby byly organizací poskytující výcvik popsány následující aspekty:
 - Obsah a doba trvání teoretických a/nebo praktických částí, podle použitelnosti, v souladu s Dodatkem III k Části-66, včetně analýzy výcvikových potřeb (Training Need Analysis (TNA));
 - Učební metody a vybavení pro výuku;
 - Materiály a dokumentace poskytované žákovi;
 - Kvalifikace instruktorů, examinátorů a/nebo hodnotících osob, podle použitelnosti;
 - Postup zkoušky a/nebo hodnocení, podle použitelnosti. Další poradenský materiál ohledně hodnocení a navržených hodnotících osob je uveden v Dodatku II k AMC k Části-66;
 - Dokumentace a záznamy, které mají být poskytnuty žákovi, k doložení uspokojivého splnění výcvikového kurzu a související zkoušky/hodnocení. To by mělo zahrnovat nejen osvědčení o úspěšném ukončení, ale i další dokumentaci a záznamy dokládající, že byl splněn schválený obsah a délka trvání a že účastník úspěšně prošel zkouškou/hodnocením.
2. Výše uvedená kritéria platí jak pro plný kurz, tak pro dílčí kurz, jako je praktická část kurzu typového výcviku a její hodnocení.
3. Postup by měl rovněž ukázat, jak příslušný úřad plánuje kontrolovat řádné provádění schváleného kurzu.
4. Přímé schvalování typového výcviku na letadlo by mělo být prováděno případ od případu a nemělo by být udělováno na dlouhou dobu, protože to není právo organizace poskytující výcvik.

GM 66.B.200 Zkouška prováděná příslušným úřadem

1. Otázky mohou být připraveny v národním jazyce, ale tam, kde je to možné, je doporučeno použití letecké angličtiny.
2. Hlavním účelem otázek na kompozici je rozhodnout, zda je kandidát schopen na ně odpovědět jasným a stručným způsobem a je schopen připravit stručnou technickou zprávu, což je důvodem, proč je požadováno jen několik otázek na kompozici.
3. Ústní otázky nemohou být použity jako hlavní prostředek zkoušení, kvůli obtížnosti zajištění každodenní shody nebo shody úrovně mezi examinátory.

Nicméně nic nebrání setkání příslušného úřadu s potencionálním osvědčujícím personálem za účelem zajištění, že rozumí svým povinnostem a své zodpovědnosti v používání Části údržby.
4. Pro účely hodnocení „úspěš“ by měly být otázky na kompozici považovány za oddělené od otázek s možností výběru z více odpovědí.
5. Generování otázek s možností výběru z více odpovědí (MCQ).

Při vytváření otázek s výběrem z více odpovědí by měly být dodržovány následující zásady:

- (a) Zkouška by měla sledovat jasně formulované cíle. Každou otázkou by se proto měla podrobně ověřit daná oblast a hloubka znalostí.
- (b) Všechny otázky by měly být typu s možností výběru se třemi možnými odpověďmi.

- (c) Otázky, které vyžadují zvláštní znalosti konkrétních typů letadel, by se neměly klást ve zkoušce k základnímu průkazu způsobilosti.
- (d) Mělo by se zpravidla vyvarovat používání zkratk a akronymů. Nicméně tam, kde je potřeba, měly by se používat pouze mezinárodně uznávané zkratky a akronymy. V případě pochybnosti lze použít úplný tvar, např. úhel náběhu = 12 stupňů místo $a = 12^\circ$.
- (e) Otázky a odpovědi by měly být formulovány tak jednoduše, jak je to jen možné: tato zkouška není jazykovou zkouškou. Mělo by se vyvarovat používání složitých vět, neobvyklé gramatiky a dvojitých záporů.
- (f) Otázka by měla obsahovat úplné jednoznačné tvrzení. Mezi navrženými odpověďmi by se neměla objevit více než tři odlišná tvrzení; jinak by kandidát mohl vyvozovat správnou odpověď eliminováním nepravděpodobných kombinací odpovědí.
- (g) Otázky by měly mít pouze jednu správnou odpověď.
- (h) Správná odpověď by měla být absolutně správná a úplná nebo bez pochyby nevhodnější. Odpovědi, které jsou v podstatě tak podobné, že výběr je věcí spíše názoru než faktu, by se mělo vyvarovat. Hlavní výhodou MCQ je, že mohou být rychle zodpovězeny: toho nelze dosáhnout při pochybnostech o správné odpovědi.
- (i) Komukoliv neznalému věci by se měly nesprávné možnosti zdát jako věrohodné. Všechny z těchto možností by se měly jasně vztahovat k otázce a měly by mít stejnou slovní zásobu, gramatickou stavbu a délku. Nesprávné odpovědi v početních úlohách by měly odpovídat metodickým chybám, jako jsou opravy aplikované v chybném smyslu nebo nesprávné převody jednotek: nemělo by jít o pouhá nahodilá čísla.
- (j) Během zkoušek nejsou povoleny kalkulačky. Proto by měly být všechny výpočty proveditelné bez kalkulačky. Jestliže otázka zahrnuje výpočet neproveditelný bez kalkulačky, jako např. $\sqrt{10}$, potom by měla otázka stanovit přibližnou hodnotu $\sqrt{10}$.
- (k) Otázky by měly odpovídat zkušební osnově podle Dodatku I k Části-66.

6. Generování otázek na kompozici:

- (a) Účelem kompozice je umožnit příslušnému úřadu rozhodnout, zda se kandidáti umí vyjádřit jasným a stručným způsobem formou psaných odpovědí ve formě technické zprávy, za použití odborného jazyka leteckého průmyslu. Zkoušky s kompozicí také částečně dovolují posoudit odborné znalosti získané jednotlivcem a současně jejich praktické použití vztahující se k plánovaným činnostem údržby.
- (b) Otázky by měly být psány tak všestranně, aby mohly být zodpovězeny kandidáty pro všechny kategorie nebo podkategorie průkazů způsobilosti (kat. A, B1, B2 a B3) a splňovaly následující obecné zásady:
 - téma zvolených otázek by mělo být obecné, použitelné jak pro kategorie průkazu způsobilosti na drak/motor, tak na avioniku a mělo by mít úroveň běžné odborné obtížnosti, jak je uvedeno v Dodatku I k Části-66;
 - měly by pokrývat technologii, která je použitelná v nejlépe oblastech údržby letadel;
 - měly by vycházet z běžné pracovní praxe;
 - neměly by se týkat zvláštností typu nebo výrobce a měly by se vyhýbat předmětům, které se v praxi vyskytují zřídka;
 - při tvoření otázky je potřeba zajistit, že je brán zřetel na omezenou praxi, kterou bude mít většina kandidátů.

- (c) Aby byly otázky a hodnotící postupy tak shodné, jak je to jen možné, měly by být každá otázka a modelová odpověď s požadovanými klíčovými oblastmi (viz níže) posouzeny nezávisle 2 členy technického personálu.
- (d) Při tvoření otázek by mělo být vzato v úvahu následující:
- Na každou otázku na kompozici bude přiděleno 20 minut.
 - Pro každou otázku a odpověď je poskytnuta jedna strana A4, bude-li třeba, může být odpověď rozšířena na druhou stranu listu.
 - Otázka by měla být taková, aby očekávaná odpověď byla na úrovni uvedeného pro daný předmět v osnově modulu.
 - Otázka by neměla být dvojsmyslná, ale měla by vyžadovat rozsáhlou odpověď spíše než omezovat rozsah odpovědí.
 - Otázka by měla být napsána ve stylu technické zprávy v logickém pořadí (úvod, stať a závěr), a zahrnovat platné a odpovídající odborné názvosloví, potřebné v odpovědi.
 - Neměla by vyžadovat nákresy/skici pro podporu kompozice.
 - Otázka by se měla vztahovat ke kategorii a úrovni obtížnosti uvedené v osnově, např. popis typických systémů použitelných ve všeobecném letectví nemůže být přijatelný pro typický obchodní letoun.
 - Otázka by měla, vzhledem ke zřejmým omezením ve vztahu k určenému tématu, klást velký důraz na praktickou údržbu systému/letadlového celku a odpověď by měla ukázat porozumění běžným a zhoršeným stavům letadla a jeho systémů.

Kombinace dalších možných odpovědí, které nebyly uváženy, mohou být vzaty v úvahu jako pomůcka examinátorovi při hodnocení. Modelová odpověď by měla být doplněna o obsah těchto nových bodů, je-li to považováno za vhodné.

- (e) Kvůli obtížnosti hodnocení odpovědi na otázku na kompozici při použití pouze klíčových tvrzení je potřeba posoudit a vzít v úvahu způsob, jakým byla zpráva napsána.
- (f) Maximální počet bodů za každou otázku bude 100 a musí odrážet kombinaci odborné (klíčové) části a stylové části zprávy.
- (g) Každé klíčové tvrzení bude hodnoceno podle své důležitosti a bude mít přiřazenu bodovou hodnotu. Celková hodnota představuje 60 % hodnocení.
- (h) Klíčová tvrzení jsou „důležité části“, které mohou být založeny na znalostech nebo praxi, a budou obsahovat jiné činitele orientované na údržbu, například odpovídající bezpečnostní opatření nebo legislativní postupy, je-li to použitelné. Nepřiměřené odkazy na potřebu odvolání se k příručce pro údržbu (MM) nebo bezpečnostním kontrolám mohou být považovány za zbytečné.
- (i) Odpověď na otázku bude posouzena z hlediska jasnosti a způsobu, ve kterém je zpráva z kompozice předložena, a bude jí přiřazena hodnota, která představuje 40 % hodnocení.
- (j) Odpověď by měla ukázat kandidátovu schopnost vyjádřit se v odborném jazyce. To zahrnuje čitelnost jazyka, základní gramatiku a používání názvosloví.
- (k) Zpráva začíná úvodem a logicky postupuje k dosažení závěru.
- (l) Pomocné diagramy by neměly být příliš obsáhlé, ale měly by, jsou-li použity, odpověď doplňovat a ne nahrazovat potřebu rozsáhlé textové odpovědi.
- (m) Zpráva by neměla být psána s použitím indexů, odrážek nebo seznamu.

- (n) Kandidát by neměl být bezdůvodně trestán za nesprávný pravopis.
- (o) Nulová známka by měla být dána pouze za mimořádných okolností. Pokud žák neporozumí otázce a odpoví na jinou otázku, měla by být dána za styl zprávy solidární známka, která může být až do maximálního možného počtu procent.
- (p) Dvě přiřazené známky by měly být sečteny a napsány na list s odpovědí.
- (q) Pokud je výsledná odpověď na otázku principiálně na hranici neúspěchu díky „chybám v psané zprávě“, pak by měl být list s odpovědí projednán a známka odsouhlasena, pokud je to možné, jiným examínátorem.

GM 66.B.300 Obecně

Jak je popsáno v bodě 66.B.300, kvalifikace osvědčujícího personálu způsobilé pro převod jsou ty, které jsou platné „před vstupem příslušných požadavků této přílohy (Části-66) v platnost“, což znamená ty kvalifikace, které jsou platné před následujícími daty:

- 28. zářím 2005 pro letadla s MTOM nad 5 700 kg (viz nařízení (ES) č. 2042/2003, článek 7, odstavec 3(e));
- 28. zářím 2006 s MTOM rovnou 5 700 kg MTOM a nižší (viz nařízení (ES) č. 2042/2003, článek 7, odstavec 3(f)).

Nicméně protože průkazy způsobilosti kategorie B3 v této době neexistovaly, jsou pro převod na průkazy způsobilosti kategorie B3 způsobilé kvalifikace osvědčujícího personálu platné před 28. zářím 2012, což je datum, od kdy mají úřady povinnost začít vydávat tyto průkazy způsobilosti v souladu s nařízením (ES) č. 2042/2003, článkem 7, odstavcem 3(h), bodem (i).

AMC 66.B.305(a) Hlášení o převodu vnitrostátních kvalifikací

1. Hlášení o převodu vypracované na základě bodu 66.A.70(c) by mělo zahrnovat porovnání mezi rozsahem vnitrostátní kvalifikace (tj. požadavků na vnitrostátní kvalifikaci) a rozsahem kvalifikace průkazu způsobilosti podle Části-66 (tj. požadavků pro kvalifikaci podle Části-66), které by mělo být provedeno na základě podrobné analýzy základních úrovní vnitrostátních kvalifikací a kvalifikací podle Části-66. Hlášení by mělo určit, kde mezi těmito dvěma úrovněmi existuje rozdíl a kde by takový rozdíl vedl k omezení průkazu způsobilosti podle Části-66.
2. Hlášení o převodu vypracované na základě bodu 66.A.70(d), která se omezují na letadla nepoužívaná v obchodní letecké dopravě s výjimkou velkých letadel, by měla zahrnovat práva spojená s vnitrostátní kvalifikací. Hlášení by mělo určit, jaká omezení je potřeba uvést v průkazu způsobilosti podle Části-66, aby byla tato práva zachována.

GM 66.B.305(b)3 Hlášení o převodu vnitrostátních kvalifikací

Protože převody provedené na základě bodu 66.A.70(d) mají za cíl zachovat práva dříve existujících kvalifikací, omezení uvedená na průkazu způsobilosti podle Části-66 nemají souvislost s možnými rozdíly mezi rozsahem vnitrostátní kvalifikace a rozsahem kvalifikace průkazu způsobilosti podle Části-66. Tento převod nezahrnuje takové porovnání.

To znamená, že k odstranění takových omezení je potřeba prokázat úplné vyhovění podmínkám Části-66.

AMC 66.B.310(a) Hlášení o převodu oprávnění organizací oprávněných k údržbě

1. Hlášení o převodu vypracované na základě bodu 66.A.70(c) by mělo zahrnovat porovnání mezi kvalifikací požadovanou pro každý typ oprávnění organizace a rozsahem kvalifikace průkazu způsobilosti podle Části-66, které by mělo být provedeno na základě podrobné analýzy základních úrovní kvalifikací organizace a kvalifikací podle Části-66. Hlášení by mělo

určit, kde mezi těmito dvěma úrovněmi existuje rozdíl a kde by takový rozdíl vedl k omezení průkazu způsobilosti podle Části-66.

2. Hlášení o převodu vypracované na základě bodu 66.A.70(d), která se omezují na letadla nepoužívaná v obchodní letecké dopravě s výjimkou velkých letadel, by měla zahrnovat práva spojená s oprávněním organizace. Hlášení by mělo určit, jaká omezení je potřeba uvést v průkazu způsobilosti podle Části-66, aby byla tato práva zachována.

GM 66.B.310(b)3 Hlášení o převodu oprávnění organizací oprávněných k údržbě

Protože převody provedené na základě bodu 66.A.70(d) mají za cíl zachovat práva dříve existujících oprávnění organizace, omezení uvedená na průkazu způsobilosti podle Části-66 nemají souvislost s možnými rozdíly mezi kvalifikací požadovanou pro oprávnění organizace a kvalifikací průkazu způsobilosti podle Části-66. Tento převod nezahrnuje takové porovnání.

To znamená, že k odstranění takových omezení je potřeba prokázat úplné vyhovění podmínkám Části-66.

GM 66.B.410 Platnost zápočtu zkoušky

V případě vypršení platnosti zápočtů v souladu s body 66.A.25(d) a 66.B.410(b) povede nová žádost o udělení zápočtů k opětovnému posouzení v souladu s body 66.B.405 a 66.B.410 pouze v těch případech, kdy došlo ke změně požadavků uvedených v Dodatku I k Části-66. To může vést k požadavku na další zkoušky z konkrétních modulů/podmodulů/předmětů.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

AMC k oddílu 1 Dodatku III k Části-66 „Úrovně typového výcviku a zkoušky. Závčik na pracovišti“**Typový výcvik na letadlo**

1. Typový výcvik na letadlo může být dále rozdělen na kurzy typového výcviku na drak a/nebo pohonnou jednotku a/nebo systémy avioniky/elektrické systémy:
 - Kurz typového výcviku na drak znamená kurz typového výcviku zahrnující veškeré příslušné konstrukce a elektrické a mechanické systémy letadla, kromě pohonné jednotky.
 - Kurz typového výcviku na pohonnou jednotku znamená kurz typového výcviku na základním motoru (bez pomocných agregátů), včetně sestavení až po rychlou výměnu pohonné jednotky.
 - Vzájemné propojení systémů motoru/draku by mělo být součástí buď kurzu typového výcviku na drak nebo na pohonnou jednotku. V některých případech, jako je všeobecné letectví, může být vhodnější pokrýt vzájemné propojení v rámci kurzu na drak, vzhledem k velké různorodosti letadel, která mohou mít zastavěna daný stejný typ motoru.
 - Kurz typového výcviku na systémy avioniky/elektrické systémy znamená typový výcvik na systémy avioniky a elektrické systémy pokryté, ale neomezující se na kapitoly ATA (Air Transport Association) 22, 23, 24, 25, 27, 31, 33, 34, 42, 44, 45, 46, 73 a 77 nebo rovnocenné.
2. Provádění praktického výcviku může následovat po teoretických částech nebo může být integrovaný. Neměl by být ale prováděn před teoretickým výcvikem.
3. Obsah teoretického a praktického výcviku by:
 - se měl zabývat různými částmi letadla, které představují konstrukci, zastavěné systémy/letadlové celky a kabinu; a
 - měl zahrnovat výcvik týkající se použití technických příruček, postupů údržby a vzájemného propojení s provozem letadla.

Proto by měl být založen na následujících částech:

- Typový návrh včetně souvisejících variant typového návrhu, nových technologií a technik;
- Zpětná vazba ohledně problémů v provozu, hlášení událostí, atd.;
- Důležité platné příkazy k zachování letové způsobilosti a servisní bulletiny;
- Známé problematiky lidských činitelů spojené s konkrétním typem letadla;
- Použití běžné a specifické dokumentace (je-li to použitelné, jako MMEL, AMM, MPD, TSM, SRM, WD, AFM, příručka nástrojů/nářadí), filosofie zjišťování a odstraňování závad, atd.;
- Znalosti palubních systémů hlášení údržby a podmínek zachování ETOPS, je-li to použitelné;
- Použití speciálních nástrojů a zkušebního vybavení a zvláštních postupů údržby, včetně částí kritických pro bezpečnost a bezpečnostních opatření;
- Důležité a kritické úkoly/aspekty týkající se MMEL, CDL, bezpečnosti palivových nádrží (FTS), položek omezujících letovou způsobilost (ALI), včetně omezení řízení konfigurace kritického návrhu (CDCCL), CMR a veškeré dokumentace instrukcí pro zachování letové způsobilosti (ICA), jako MRB, MPD, SRM, AMM, atd., je-li to použitelné.
- Činnosti a postupy údržby, které se mají dodržovat v důsledku zvláštních certifikačních požadavků, jako jsou (kromě jiných) RVSM (snížená minima vertikálního rozstupu) a NVIS (systémy snímání nočního vidění);
- Znalosti důležitých prohlídek a omezení, které odpovídají vlivům vnějších činitelů nebo provozním postupům, jako jsou teplé a studené podnebí, vítr, vlhkost, písek, odmrazování/ochrana proti námraze, atd.

Typový výcvik nemusí nezbytně zahrnovat všechny možné zákaznické možnosti odpovídající typové kvalifikaci popsané v Dodatku I k Části-66.

4. V typovém výcviku kategorie B1 by měl být zahrnut omezený výcvik systémů avioniky, protože práva kategorie B1 zahrnují práce na systémech avioniky vyžadující jednoduché zkoušky k prověření jejich provozuschopnosti.
5. V obou kategoriích typového výcviku B1 a B2 by měly být zahrnuty elektrické systémy.
6. Teoretický a praktický výcvik by se měl doplňovat a může být:
 - Integrovaný nebo rozdělený;
 - Podpořen použitím výcvikových pomůcek, jako jsou trenažéry, virtuální letadla, letadlové součásti, syntetická výcviková zařízení (STD), počítačová výcviková zařízení (CBT), atd.

AMC k odstavci 3.1(d) Dodatku III k Části-66 „Úrovně typového výcviku a zkoušky. Závazek na pracovišti“

Analýza výcvikových potřeb pro teoretickou část typového výcviku na letadlo

1. Minimální délka trvání teoretické části kurzu výcviku pro získání typové kvalifikace, jak je popsána v Dodatku III k Části-66, byla určena na základě:
 - obecných kategorií letadel a minimálního zastavěného standardního vybavení;
 - odhadované průměrné doby trvání standardních kurzů poskytovaných v Evropě.
2. Cílem analýzy výcvikových potřeb (TNA) je přizpůsobit a odůvodnit délku trvání kurzu pro konkrétní typ letadla. To znamená, že TNA je hlavním podnětem k stanovení délky trvání kurzu, bez ohledu na to, zda je delší nebo kratší než minimální délka trvání popsaná v Dodatku III k Části-66.

Ve zvláštním případě kurzů typového výcviku schválených na základě požadavků platných před účinností nařízení (EU) č. 1149/2011 (1. srpen 2012), které mají délku trvání teoretické části rovnou nebo delší, než je minimální délka uvedená v odstavci 3.1(c) Dodatku III k Části-66, je přijatelné, aby TNA pokrývala pouze rozdíly zavedené nařízením (EU) č. 1149/2011 v odstavci 3.1(e) „Obsah“ a kritéria uvedená v odstavci 3.1(d) „Odůvodnění délky trvání kurzů“ spojená s minimální docházkou a maximálním počtem hodin výcviku za den. Tato TNA může vést ke změně délky trvání teoretické části.

3. Obsah a délka trvání odvozené z TNA mohou být podpořeny analýzou držitele typového osvědčení.
4. Aby mohlo být schváleno takové snížení minimální délky trvání, mělo by být příslušným úřadem případ od případu provedeno vyhodnocení příslušné k typu letadla. Například, zatímco by bylo u teoretického kurzu pro letadlo kategorie velkých dopravních letadel, jako je A330 nebo B757 výjimečné, aby byla prokázána kratší než minimální délka trvání, nebylo by to nezbytně mimořádné v případě služebních (business) letadel pro všeobecné letectví (GA), jako jsou Learjet 45 nebo podobná letadla. Obvykle by TNA kurzu pro letadla GA měla prokázat, že kurz kratší délky splňuje požadavky.
5. Při zpracovávání TNA by mělo být vzato v úvahu následující:
 - a) TNA by měla zahrnovat analýzu určující všechny oblasti a části, kde je výcvik potřeba, stejně jako s tím související cíle výuky, s přihlédnutím k filosofii návrhu typu letadla, prostředí provozu, druh provozu a provozní zkušenosti. Analýza by měla být napsána takovým způsobem, který zajistí opodstatněné pochopení toho, které oblasti a části utváří základ kurzu tak, aby byly splněny cíle výuky.

- b) Jako minimum by analýza výcvikových potřeb (TNA) měla brát v úvahu všechny použitelné části uvedené v odstavci 3.1 Dodatku III Části-66 a souvisejících AMC.
- c) TNA by měla nastavit obsah kurzu s ohledem na cíle Dodatku III pro každou úroveň výcviku a předepsaná témata v tabulce teoretické části uvedené v odstavci 3.1 Dodatku III Části-66.
- d) Pro každou kapitolu popsanou v tabulce teoretické části uvedené v odstavci 3.1 Dodatku III Části-66 by měla být zaznamenána odpovídající doba výcviku.
- e) Typické dokumenty, které se mají použít k určení oblastí a částí, kde je potřeba výcvik, obvykle mezi jinými zahrnují příručku pro údržbu letadla, zprávu MRB, CMR, omezení letové způsobilosti, příručku pro zjišťování a odstraňování závad, příručku pro opravy konstrukce draku, ilustrovaný katalog náhradních dílů, příkazy k zachování letové způsobilosti a servisní bulletiny.
- f) V průběhu analýza těchto dokumentů:
- By měl být brán ohled na následující typické činnosti:
 - Aktivace/opětovná aktivace;
 - Odstraňování/zástavba;
 - Zkoušení;
 - Provádění údržby;
 - Prohlídky, kontroly a opravy;
 - Zjišťování a odstraňování závad/diagnostika.
 - Z účelem určení specifických částí tvořících výcvikový kurz je přijatelné použít filtrovací metodu založenou na kritériích, jako jsou:
 - Četnost výskytu úkolu;
 - Otázky lidských činitelů spojené s úkolem;
 - Složitost úkolu;
 - Kritičnost a vliv úkolu na bezpečnost;
 - Praxe v provozu;
 - Nové a neobvyklé prvky návrhu (nepokryté Dodatkem I Části-66);
 - Podobnosti s jinými typy letadla;
 - Speciální zkoušky a nástroje/vybavení.
 - Je přijatelné řídit se přístupem založeným na:
 - Úkolech nebo skupinách úkolů; nebo
 - Systémech nebo podsystémech nebo letadlových celcích.
- g) TNA by měla:
- Určit cíle výuky pro každý úkol, skupinu úkolů, systém, podsystém nebo letadlový celek;
 - Spojit určené úkoly, které mají být vyučovány, s předpisovými požadavky (tabulka v odstavci 3.1 Dodatku III k Části-66);
 - Uspořádat výcvik do modulů v logickém sledu (přiměřená kombinace kapitol stanovených v Dodatku III Části-66);
 - Stanovit posloupnost výuky (v rámci učební hodiny a pro celou osnovu);
 - Určit rozsah informací a úroveň podrobností s ohledem na minimální úroveň, na niž by měla být témata vyučována v souladu s nastavenými cíli.
 - Zabývat se následujícím:
 - Popisem každého systému/letadlového celku, včetně konstrukce (kde je to použitelné);
 - Fungováním systému/letadlového celku, s přihlédnutím ke:

- a. Složitosti systému (např. potřeba další poruchy v podsystémech, atd.);
 - b. Zvláštnostem návrhu, které mohou vyžadovat mnohem podrobnější prezentaci nebo mohou mít podíl na chybách údržby;
 - c. Normálnímu a nouzovému fungování;
 - d. Zjišťování a odstraňování závad;
 - e. Interpretacím indikací a nesprávných činností;
 - f. Použití příruček pro údržbu;
 - g. Určení speciálních nástrojů a vybavení požadovaných pro provádění obsluhy a údržby letadla;
 - h. Postupům údržby;
 - i. Běžným prohlídkám, funkčním a provozním zkouškám, seřizením/nastavením, atd.
- Popisovat následující:
 - Instruktažní metody a vybavení, metody výuky a kombinování výukových metod k zajištění efektivity výcviku;
 - Studijní dokumentaci/materiál pro výcvik údržby, který má žák dostat;
 - Diskuze pro usnadnění, porady s dotazy, dodatečný prakticky orientovaný výcvik, atd.;
 - Přípravu, je-li využívána;
 - Zdroje poskytovatele výcviku dostupné žákům.
- h) Je přijatelné rozlišovat mezi otázkami, které musí být vedeny instruktorem a otázkami, které mohou být předány prostřednictvím interaktivních simulačních výukových zařízení a/nebo pokryty prvky založenými na internetu. Podle toho bude rozdělená celková délka kurzu.
- i) Maximální počet hodin výcviku za den by pro teoretickou část typového výcviku neměl být více než 6 hodin. Hodina výcviku znamená 60 minut výuky bez jakýchkoliv přestávek, zkoušky, opakování, přípravy a návštěvy letadla. Ve výjimečných případech může příslušný úřad povolit odchylku od tohoto standardu, pokud je jasně odůvodněno, že navrhovaný počet hodin vychází z pedagogických zásad a zásad lidských činitelů. Tyto zásady jsou zvláště důležité v těch případech, kdy:
- Je teoretický a praktický výcvik prováděn zároveň;
 - Je zároveň prováděn výcvik a běžné povinnosti údržby/učňovská praxe.
- j) Minimální délka účasti účastníka výcviku pro splnění cílů kurzu by neměla být méně než 90 % hodin výuky teoretického výukového kurzu. Aby byla splněna minimální délka účasti, může být organizací k výcviku poskytován dodatečný výcvik. Pokud není splněna minimální účast stanovená pro kurz, nemělo by být vydáno osvědčení o uznání.
- k) TNA je živý proces a měl by být přezkoumávána/aktualizována na základě zpětné vazby z provozu, událostí v údržbě, příkazů k zachování letové způsobilosti, významných servisních bulletinů ovlivňujících činnosti údržby nebo vyžadujících nové odborné způsobilosti mechaniků, výstražných servisních bulletinů, zpětné vazby od účastníků výcviku nebo na základě spokojenosti zákazníků, vývoje dokumentace pro údržbu, jako jsou MRB, MPD, MM, atd. Četnost, s jakou by měla být TNA přezkoumávána/aktualizována, je ponechána na uvážení organizace vedoucí kurz.

POZNÁMKA: Zkouška není součástí TNA. Ale měla by být připravena v souladu s cíli výuky popsanými v TNA.

AMC k odstavcům 1(b), 3.2 a 4.2 Dodatku III k Části-66 „Úrovně typového výcviku a zkoušky. Závčik na pracovišti“**Praktická část typového výcviku na letadlo**

1. Praktický výcvik může zahrnovat výuku v učebně nebo na simulátorech, ale část praktického výcviku by měla být prováděna ve skutečném prostředí údržby nebo výrobce.
2. Úkoly by měly být vybrány kvůli jejich četnosti, složitosti, různorodosti, bezpečnosti, kritičnosti, novosti, atd. Vybrané úkoly by měly pokrývat všechny kapitoly popsané v tabulce uvedené v odstavci 3.2 Dodatku III k Části-66.
3. Délka trvání praktického výcviku by měla zaručovat, že je dokončen obsah výcviku požadovaný odstavcem 3.2 Dodatku III k Části-66.

Avšak u letounů s MTOM rovnou 30 000 kg nebo vyšší by délka trvání praktické části kurzu výcviku pro získání typové kvalifikace neměla být menší než dva týdny, pokud kratší doba nespĺňuje cíle výcviku a příslušnému úřadu není odůvodněno zohlednění pedagogických aspektů (maximální délka trvání za den).

4. Organizace zajišťující praktickou část typového výcviku by měla účastníkům poskytnout rozvrh nebo plán naznačující seznam úkolů, které mají být prováděny za instruktáže nebo dohledu. Do deníku by měl být o provedených úkolech učiněn záznam, který by měl být proveden tak, že každý úkol nebo skupina úkolů může být stvrzena podpisem určené hodnotící osoby. Formát deníku a jeho použití by měly být jasně definovány.
5. V odstavci 4.2 Dodatku III k Části-66 výraz „určené hodnotící osoby s potřebnou kvalifikací“ znamená, že by hodnotící osoby měly prokázat výcvik a praxi v procesu hodnocení, které provádějí, a měly by být k tomuto oprávněny danou organizací.

Další poradenský materiál týkající se hodnocení a určených hodnotících osob je uveden v Dodatku III k AMC k Části-66.

6. Praktická část (pro pohonnou jednotku a systémy avioniky) výcviku pro získání typové kvalifikace může být subdodavatelsky zajišťována organizací oprávněnou podle Části-147 v souladu s jejím systémem jakosti a podle ustanovení bodu 147.A.145(d)3 a odpovídajícího poradenského materiálu.

AMC k odstavci 1(c) Dodatku III k Části-66 „Úrovně typového výcviku a zkoušky. Závčik na pracovišti“**Rozdílový výcvik**

Za účelem zápisu typové kvalifikace do průkazu způsobilosti k údržbě letadla není pro různé varianty v rámci stejné typové kvalifikace na letadlo (jak jsou stanoveny v Dodatku I k AMC k Části-66) vyžadován schválený rozdílový výcvik.

To však nutně neznamená, že není před tím, než může být organizací k údržbě vydáno oprávnění osvědčujícího personálu (viz AMC 66.A.20(b)3) vyžadován žádný výcvik.

AMC k oddílu 5 Dodatku III k Části-66 „Úrovně typového výcviku a zkoušky. Závčik na pracovišti“**Úroveň typové zkoušky**

Tento oddíl 5 „Úroveň typové zkoušky“ neplatí pro zkoušku prováděnou jako součást typového výcviku. Tento oddíl platí pouze pro ty případy, kdy je typová zkouška prováděna jako náhrada za typový výcvik.

AMC k oddílu 6 Dodatku III k Části-66 „Úrovně typového výcviku a zkoušky. Závčik na pracovišti“**Závčik na pracovišti (OJT)**

1. „Organizace k údržbě řádně oprávněná k údržbě konkrétního typu letadla“ znamená organizaci k údržbě oprávněnou podle Části-145 nebo M.A. Hlavy F, která má pro dané letadlo kvalifikaci A.
2. OJT by měl zahrnovat dohled jeden na jednoho a měl by obnášet předvedení skutečných pracovních úkolů na letadlech/letadlových celcích, pokrývajících úkoly traťové údržby a/nebo údržby na základně.
3. Využití simulátorů pro OJT by nemělo být povoleno.
4. OJT by měl pokrývat nejméně 50 % úkolů uvedených v Dodatku II k AMC k Části-66. Z každého odstavce seznamu Dodatku II by měly být vybrány alespoň nějaké úkoly. Úkoly by měly být vybrány z těch, které jsou použitelné pro typ letadla a (pod)kategorii průkazu způsobilosti, která se požaduje. Pokud jsou relevantní, je možné jako náhradu zvážit jiné úkoly, než jsou v Dodatku II. Obvykle, vedle různorodosti a složitosti, by měly být úkoly OJT vybrány kvůli své četnosti, bezpečnosti, novosti, atd.
5. Až 50 % požadovaného OJT může být provedeno před tím, než začne teoretický typový výcvik na letadle.
6. Organizace zajišťující závčik na pracovišti by měla účastníkům poskytnout rozvrh nebo plán naznačující seznam úkolů, které mají být prováděny pod dohledem. Do deníku by měl být o provedených úkolech učiněn záznam, který by měl být proveden tak, že každý úkol nebo skupina úkolů je stvrzena podpisem odpovídající dozoruující osoby. Formát deníku a jeho použití by mělo být jasně definováno.
7. Co se týče každodenního dohledu programu OJT v organizaci oprávněné k údržbě a role dozoruující osoby (dozoruující osob), mělo by být zváženo následující:
 - Je dostačující, aby dokončení jednotlivých úkolů OJT bylo potvrzeno přímo dozoruující osobou (dozoruujícími osobami), aniž by byla potřeba přímé vyhodnocení hodnotící osoby.
 - Během provádění každodenního OJT se dohled zaměřuje na sledování celkového procesu, včetně dokončení úkolu, použití příruček a postupů, dodržování bezpečnostních opatření, upozornění a doporučení a přiměřeného chování v prostředí údržby.
 - Dozoruující osoba (osoby) by měla(y) osobně sledovat prováděnou práci, aby byla zajištěna jistá úplnost a měla(y) by být okamžitě dostupná(é) pro konzultaci, pokud je během provádění OJT potřeba.
 - Dozoruující osoba (osoby) by měla(y) úkoly údržby stvrdit podpisem a uvolnit, protože účastník výcviku ještě není k tomuto kvalifikován.
 - Dozoruující osoba (osoby) by proto měla(y):
 - mít práva osvědčujícího nebo podpůrného personálu odpovídající úkolům OJT;
 - být pro vybrané úkoly odborně způsobilá(é);
 - být zaměřená(é) na bezpečnost;
 - být schopná(é) vyučovat (nastavování cílů, podávání výcviku, provádění dohledu, hodnocení, zvládnání reakcí účastníka výcviku a kulturních problémů,

objektivní a pozitivní řízení porad s rozbořem práce, určování potřeby zvláštního výcviku nebo přeorientování výcviku, podávání hlášení, atd.);

- být určená(é) organizací oprávněnou k údržbě k provádění dohledu.

8. Co se týče hodnotící osoby, mělo by být zvaženo následující:

- Funkce hodnotící osoby, jak je popsáno v oddílu 6 Dodatku III k Části-66, je provádět konečné hodnocení dokončeného OJT. Toto hodnocení zahrnuje potvrzení ukončení požadované škály a množství OJT a mělo by být založeno na hlášeních a zpětné vazbě dozorující osoby (dozorujících osob).
- V oddílu 6 Dodatku III k Části-66 výraz „určená hodnotící osoba s příslušnou kvalifikací“ znamená, že by hodnotící osoba měla prokázat výcvik a praxi v procesu hodnocení, které provádí, a měla by být k tomuto oprávněna danou organizací.

Další poradenský materiál týkající se hodnocení a určených hodnotících osob je uveden v Dodatku III k AMC k Části-66.

9. Postupy pro OJT by měly být zahrnuty ve výkladu/příručce organizace oprávněné k údržbě (Hlava 3.15, jak je naznačeno v AMC 145.A.70(a)).

Avšak vzhledem k tomu, že tyto postupy v příručce/výkladu jsou schvalovány příslušným úřadem organizace k údržbě a poskytování výcviku není jedním z práv organizace k údržbě, mohou být použity pouze, pokud je úřad vydávající průkazy způsobilosti stejný jako příslušný úřad organizace k údržbě. V ostatních případech je na úřadě vydávajícím průkazy způsobilosti, aby rozhodl, zda pro účel schvalování OJT tyto postupy uznává (viz AMC 66.B.115).

AMC k Dodatku III k Části-66 „Úrovně typového výcviku a zkoušky. Závěry na pracovišti“

Typový výcvik na letadlo a závěry na pracovišti

Poskytovatelé teoretického a praktického výcviku, stejně jako poskytovatelé OJT si mohou v případě, kdy je výcvik poskytován žákům, kteří nejsou zblhlí v jazyce používaném ve studijních materiálech pro výcvik, sjednat služby jazykového překladatele. Avšak je i nadále nezbytné, aby žáci rozuměli veškeré související dokumentaci pro údržbu.

Během provádění zkoušek a hodnocení by měla být podpora překladatele omezena na překlad otázek, ale neměla by poskytovat objasnění nebo pomoc ve vztahu k těmto otázkám.

]

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATKY K AMC k ČÁSTI-66

[

DODATEK I**Typové kvalifikace na letadlo
pro průkazy způsobilosti k údržbě podle Části-66**

Použitím následujících typových kvalifikací letadel bude zajištěn společný standard ve všech členských státech.

Zahrnutí typu letadla do seznamu neznamená, že pro daný typ letadla již bylo vystaveno typové osvědčení podle základního nařízení a jeho prováděcích pravidel; tento seznam je určen pouze pro účely údržby.

Pokud členský stát potřebuje vydat typovou kvalifikaci, která není obsažena v tomto seznamu, měla by být, v zájmu zachování aktuálnosti a úplnosti tohoto seznamu typových kvalifikací, taková informace nejprve předána Agentuře (prostřednictvím odkazu kontaktujte nás – [contact us](#)).

Poznámky k tomu, kdy by měly být průkazy způsobilosti modifikovány:

Pokud je tímto rozhodnutím zavedena modifikace pro typovou kvalifikaci na letadlo nebo pro označení motoru v kvalifikaci, která se dotýká již vydaných průkazů způsobilosti, kvalifikace pro průkazy způsobilosti AML mohou být modifikovány při následující obnově nebo když je průkaz způsobilosti opětovně vydáván, nebo existuje nutný důvod k modifikaci průkazu.

Poznámky týkající se letadel modifikovaných STC:

- Záměrem tohoto dokumentu není, aby zahrnoval údaje o letadlech modifikovaných STC, protože velký počet STC byl schválen před rokem 2003 a tato STC jsou Agentuře neznámá.
- Pokud bylo letadlo modifikováno STC z důvodu zástavby jiného motoru, může se typová kvalifikace podle Části-66 změnit, tj. ze skupiny 2 na skupinu 1. To není v tomto dokumentu uvažováno. V případě, že žadatel o průkaz způsobilosti čelí takovému případu, může on/ona nebo jeho/její příslušný úřad informovat Agenturu a Agentura stanoví novou typovou kvalifikaci.

V následujících tabulkách:

- Sloupec „*Držitel TC*“ obsahuje držitele typového osvědčení (TC), jak je uveden v příloze k typovému osvědčení (TCDS) (EASA, FAA nebo jiném) nebo ve zvláštních specifikacích letové způsobilosti (SAS).
- Označení některých držitelů TC byla upravena tak, že byla doplněna informace „letadlo se SAS (Aircraft with an SAS)“, což znamená, že letadlo uvedené v seznamu pod tímto označením držitele TC je považováno za tzv. „sirotka (orphan aircraft)“.
- Ve skupině 3 byl doplněn třetí sloupec, který je pojmenován „typ konstrukce“ a který má příslušným úřadům pomoci při určování praxe požadované pro tento typ s úmyslem odstranit stávající omezení uvedená v průkazu způsobilosti.
- Uvažuje se, že dřevěná konstrukce potažená tkaninou spadá mezi dřevěné konstrukce. U letounů s kombinací konstrukcí; např. u trupu z kovových trubek a dřevěných křídel, je požadována obojí praxe, jak „kovová trubková konstrukce s plátěným potahem“, tak „dřevěná konstrukce“.

LETOUNY SKUPINY 1

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
328 Support Services	328-100 series		Dornier 328-100 (PWC PW119)
	328-300 series		Dornier 328-300 (PWC PW306)
AIR TRACTOR	AT-802 Series		Air Tractor AT-800 Series (PWC PT6)
AIRBUS (Letadlo se SAS)	SN 601	Corvette	Aerospatiale SN-601 (PWC JT15D)
AIRBUS	A300 B1 A300 B2-1A A300 B2-1C A300 B2-202 A300 B2-203 A300 B2K-3C A300 B4-102 A300 B4-103 A300 B4-203 A300 B4-2C A300 C4-203 A300 F4-203		Airbus A300 basic model (GE CF6)
	A300 B2-320 A300 B4-120 A300 B4-220		Airbus A300 basic model (PW JT9D)
	A300 B4-601 A300 B4-603 A300 B4-605 R A300 C4-605 R Variant F A300 F4-605 R		Airbus A300-600 (GE CF6)
	A300 B4-622 A300 B4-622 R A300 F4-622 R		Airbus A300-600 (PW 4000)
	A300 B4-620 A300 C4-620		Airbus A300-600 (PW JT9D)
	A300F4-608ST	Beluga	Airbus A300-600ST (GE CF6)
	A310-203 A310-203 C A310-221 A310-304 A310-308		Airbus A310 (GE CF6)
	A310-324 A310-325		Airbus A310 (PW 4000)
	A310-204 A310-222 A310-322		Airbus A310 (PW JT9D)
	A318-120 series		Airbus A318 (PW 6000)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	A318-110 series A319-110 series A320-111 A320-210 series A321-110 series A321-210 series		Airbus A318/A319/A320/A321 (CFM56)
	A319-130 series A320-230 series A321-130 series A321-230 series		Airbus A319/A320/A321 (IAE V2500)
	A330-200 series A330-300 series		Airbus A330 (GE CF6)
	A330-220 series A330-320 series		Airbus A330 (RPW 4000)
	A330-240 series A330-340 series		Airbus A330 (RR RB 211 Trent 700)
	A340-210 series A340-310 series		Airbus A340 (CFM56)
	A340-540 series A340-640 series		Airbus A340 (RR RB 211 Trent 500)
	A350-900 series		Airbus A350 (RR Trent XWB)
	A380-860 series		Airbus A380 (EA GP7200)
	A380-840 series		Airbus A380 (RR RB 211 Trent 900)
Airbus Military Sociedad Limitada (AMSL)	A400M-180		Airbus A400M (EPI TP400)
AIRCRAFT INDUSTRIES	L-410 M/UVP L-410 UVP-E L-410 UVP-E20 L-410 UVP-E20 CARGO L-410 UVP-E9 L-410 UVP-ELW L-410 UVP-LW L-420	Turbolet Turbolet Turbolet Turbolet Turbolet Turbolet Turbolet	Let L-410 (Walter M601) Let L-420 (Walter M601)
ALENIA AERMACCHI	C-27J		Alenia C-27 (Allison/RR AE2100)
ANTONOV	AN-26 AN-26B		Antonov AN26 (Ivchenko AI-24)
ATR-GIE Avions de Transport Régional	ATR 42-200 ATR 42-300 ATR 42-320		ATR 42-200/300 series (PWC PW120)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	ATR 42-400 ATR 42-500 ATR 42-500 ATR 72-212 A ATR 72-212 A	42-500 42-600 72-500 72-600	ATR 42-400/500/72-212A (PWC PW120)
	ATR 72-101 ATR 72-102 ATR 72-201 ATR 72-202 ATR 72-211 ATR 72-212		ATR 72-100/200 series (PWC PW120)
BAE SYSTEMS	BAe ATP		ATP (PWC PW120)
	AVRO 146-RJ100 AVRO 146-RJ115 AVRO 146-RJ70 AVRO 146-RJ85 BAe 146 Series 100 BAe 146 Series 200 BAe 146 Series 300		BAe 146/ AVRO 146-RJ (Honeywell ALF500 Series)
	HP.137 Jetstream Mk.1 HP.137 Jetstream Mk.1	Jetstream 1 Jetstream 2	HP.137 (Turbomeca Astazou)
	HS 748 Series 2A HS 748 Series 2B HS.748 Series 1 HS.748 Series 2		HS748 (RRD Dart)
	Jetstream 200		Jetstream 200 (Turbomeca Astazou)
	Jetstream 3100 Jetstream 3200	Jetstream 31 Jetstream 32/32EP	Jetstream 31/32 (Honeywell TPE331)
	Jetstream 4100		Jetstream 41 (Honeywell TPE331)
BERIEV Aircraft Company	Be-200ES-E		Beriev 200 (Ivchenko D-436TP)
B-N GROUP Ltd. (Britten-Norman)	BN2T/-2/-2R/-4R/-4S	Turbine Islander	Britten-Norman BN2T Series (RR Corp 250)
BOEING COMPANY	B707-200 B707-200B B707-300 Series B707-400 Series		Boeing 707 (PW JT4) Boeing 707 (RR Conway)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	B707-100 B707-100B B707-100B B707-300B Series B707-300C Series B720 B720B	Long Body Long Body Short Body	Boeing 707/720 (PW JT3D)
	B727 Series B727-100 Series B727-100C Series B727-200 Series B727C Series		Boeing 727 (PW JT8D)
	B737-100 B737-200 B737-200C		Boeing 737-100/200 (PW JT8D)
	B737-300 B737-400 B737-500		Boeing 737-300/400/500 (CFM56)
	B737-600 B737-700 B737-800 B737-900 B737-900ER		Boeing 737-600/700/800/900 (CFM56)
	B747-100		Boeing 747-100 (PW JT9D)
	B747-200B B747-200C B747-200F B747-300		Boeing 747-200/300 (GE CF6)
	B747-200B B747-200C B747-200F B747-300		Boeing 747-200/300 (PW JT9D)
	B747-200B B747-200C B747-200F B747-300		Boeing 747-200/300 (RR RB211)
	B747-400 B747-400F/SF(BCF)		Boeing 747-400 (GE CF6)
	B747-400 B747-400F/SF(BCF)		Boeing 747-400 (PW 4000)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	B747-400 B747-400F/SF(BCF)		Boeing 747-400 (RR RB211)
	B747-8F B747-8I	Freighter Intercontinental	Boeing 747-8 (GE GENx)
	B747SP		Boeing 747SP (PW JT9D)
	B747SP		Boeing 747SP (RR RB211)
	B757-200 B757-200PF B757-300		Boeing 757-200/300 (PW 2000)
	B757-200 B757-200PF B757-300		Boeing 757-200/300 (RR RB211)
	B767-200 B767-300 B767-300BCF		Boeing 767-200/300 (PW 4000)
	B767-200 B767-300 B767-300BCF		Boeing 767-200/300 (PW JT9D)
	B767-200 B767-300 B767-300F B767-300BCF B767-400ER		Boeing 767-200/300/400 (GE CF6)
	B767-300		Boeing 767-300 (RR RB211)
	B777-200 B777-200LR B777-300ER B777F	Freighter	Boeing 777-200/300 (GE 90)
	B777-200 B777-300		Boeing 777-200/300 (PW 4000)
	B777-200 B777-300		Boeing 777-200/300 (RR RB211 Trent 800)
	B787-8	Dreamliner	Boeing 787-8 (GE GENx)
	B787-8	Dreamliner	Boeing 787-8 (RR RB 211 Trent 1000)
BOMBARDIER	BD-100-1A10	Challenger 300	Bombardier BD-100-1A10 (Honeywell AS907)
	BD-700-1A10 BD-700-1A11	Global Express Global 6000 Global 5000 Global 5000 GVFD	Bombardier BD-700 Series (RRD BR710)
	CL600-1A11	Challenger 600	Bombardier CL-600-1A11 (Honeywell ALF502)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	CL-600-2A12 (601 Variant) CL-600-2B16 (601-3A Variant) CL-600-2B16 (601-3R Variant)	Challenger 601 Challenger 601-3A Challenger 601-3R	Bombardier CL-600-2A12/-2B16 (variant CL 601/601-3A/3R) (GE CF34)
	CL-600-2B16 (CL 604 Variant) CL-600-2B16 (CL 604 Variant)	Challenger-604 (MSN < 5701) Challenger-605 (MSN > 5701)	Bombardier CL-600-2B16 (variant CL 604) (GE CF34)
	CL-6002B19	Regional Jet Series 100	Bombardier CL-600-2B19 (GE CF34)
	CL-600-2C10 CL-600-2D15 CL-600-2D24 CL-600-2E25	Regional Jet Series 700/701/702 Regional Jet Series 705 Regional Jet Series 900 Regional Jet Series 1000	Bombardier CL-600-2C10/-2D15/-2D24/-2E25 (GE CF34)
	DHC-8-102 DHC-8-103 DHC-8-106 DHC-8-201 DHC-8-202 DHC-8-301 DHC-8-311 DHC-8-314 DHC-8-315	DHC-8 Series 100 DHC-8 Series 100 DHC-8 Series 100 DHC-8 Series 200 DHC-8 Series 200 DHC-8 Series 300 DHC-8 Series 300 DHC-8 Series 300 DHC-8 Series 300	Bombardier DHC-8-100/200/300 (PWC PW 120)
	DHC-8-401 DHC-8-402	DHC-8 Series 400 DHC-8 Series 400	Bombardier DHC-8-400 (PWC PW150)
	CL-215-1A10		Canadair CL-215 (PW R2800)
	CL-215-6B11 (CL-215T Variant)		Canadair CL-215 (PWC PW120)
	CL-215-6B11 (CL-415 Variant)		Canadair CL-415 (PWC PW123)
CESSNA AIRCRAFT Company	401/402		Cessna 401/402 (Continental)
	404		Cessna 404 (Continental)
	411		Cessna 411 (Continental)
	414		Cessna 414 (Continental)
	421		Cessna 421 (Continental)
	425	Corsair/ Conquest I	Cessna 425 (PWC PT6)
	441		Cessna 441 (Honeywell TPE331)
	500 501	Citation/ Citation I Citation I	Cessna 500/ 501 (PWC JT15D)
	510		Cessna 510 (PWC PW615)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	525 525A	Citation Jet CJ1 Citation Jet CJ2	Cessna 525/525A (Williams FJ 44)
	525B	Citation Jet CJ3	Cessna 525B (Williams FJ 44)
	525C	Citation Jet CJ4	Cessna 525C (Williams FJ 44)
	550 560 560 S550 551	Citation II Citation V Citation Ultra Citation S/II Citation II	Cessna 550/551/560 (PWC JT15D)
	550 560 560	Citation Bravo Citation Encore Citation Encore +	Cessna 550/560 (PWC PW530/535)
	560 XLS 560 XLS+ 560 XL	Citation XLS Citation XLS+ Citation Excel	Cessna 560XL/XLS (PWC PW545)
	650 650	Citation III, VI Citation VII	Cessna 650 (Honeywell TFE731)
	680	Sovereign	Cessna 680 (PWC PW306)
	750	Citation X	Cessna 750 (RR Corp AE3007C)
	DASSAULT AVIATION	Falcon 10	
Fan Jet Falcon Fan Jet Falcon Series C Fan Jet Falcon Series D Fan Jet Falcon Series E Fan Jet Falcon Series F		(Basic) Fan Jet Falcon	Falcon 20 (GE CF700)
Fan Jet Falcon Series G Mystère Falcon 200 Mystère Falcon 20GF			Falcon 200 (Honeywell ATF 3-6)
Falcon 2000			Falcon 2000 (CFE 738)
Falcon 2000EX			Falcon 2000EX (PWC PW308)
Falcon 2000EX		F2000EX EASy F2000DX F2000LX F2000LXS F2000S	Falcon 2000EX EASy (PWC PW308)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	Mystère Falcon 20-C5 Mystère Falcon 20-D5 Mystère Falcon 20-E5 Mystère Falcon 20-F5		Falcon 20-5 (Honeywell TFE731)
	Mystère Falcon 50		Falcon 50 (Honeywell TFE731)
	Mystère Falcon 50	F50EX	Falcon 50EX (Honeywell TFE731)
	Falcon 7X		Falcon 7X (PWC PW307A)
	Mystère Falcon 900 Mystère Falcon 900	F900B	Falcon 900 (Honeywell TFE731)
	Mystère Falcon 900	F900C	Falcon 900C (Honeywell TFE731)
	Falcon 900EX		Falcon 900EX (Honeywell TFE731)
	Falcon 900EX Falcon 900EX Falcon 900EX	F900EX EASy F900DX F900LX	Falcon 900EX EASy (Honeywell TFE731)
	DORNIER Seastar	Seastar CD2	
EADS CASA	C-212-CB C-212-CC C-212-CD C-212-CE C-212-CF C-212-DD C-212-DF C-212-EE C-212-VA	Aviocar Aviocar Aviocar Aviocar Aviocar Aviocar Aviocar Aviocar Aviocar	CASA C-212 (Honeywell TPE331)
	C-212-DE	Aviocar	CASA C-212 (PWC PT6)
	C-295		CASA C-295 (PWC PW127)
	CN-235 CN-235-100 CN-235-200 CN-235-300		CASA CN-235 (GE CT7)
	ECLIPSE AEROSPACE Inc.	EA500	
EMBRAER	EMB-110P1 EMB-110P2	Bandeirante Bandeirante	Embraer EMB-110 (PWC PT6)
	EMB-121A EMB-121A1	Xingu I Xingu II	Embraer EMB-121 (PWC PT6)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	EMB-120 EMB-120ER EMB-120RT	Brasilia Brasilia Brasilia	Embraer EMB-120 (PWC PW110 Series)
	EMB-135BJ EMB-135ER EMB-135LR EMB-145 EMB-145EP EMB-145ER EMB-145EU EMB-145LR EMB-145LU EMB-145MK EMB-145MP	Legacy 600 Legacy 650	Embraer EMB-135/145 (RR Corp AE3007A)
	EMB-500	Phenom 100	Embraer EMB-500 (PWC PW617)
	EMB-505	Phenom 300	Embraer EMB-505 (PWC PW535)
	ERJ 170-100 LR ERJ 170-100 STD ERJ 170-200 LR ERJ 170-200 STD	ERJ-170 ERJ-170 ERJ-175 ERJ-175	Embraer ERJ-170 Series (GE CF34)
	ERJ 190-100 ECJ ERJ 190-100 IGW ERJ 190-100 LR ERJ 190-100 SR ERJ 190-100 STD ERJ 190-200 IGW ERJ 190-200 LR ERJ 190-200 STD	Lineage 1000 ERJ-190 AR ERJ-190 ERJ-190 ERJ-190 ERJ-195 AR ERJ-195 ERJ-195	Embraer ERJ-190 Series (GE CF34)
MARYLAND AIR INDUSTRIES (FOKKER- FAIRCHILD)	F-27A to -M FH-227 FH-227B FH-227C FH-227D FH-227E		Fokker F27/Fairchild F-27/FH-227 Series (RRD Dart)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
FOKKER SERVICES	F27 Mark 100	Friendship	
	F27 Mark 200	Friendship	
	F27 Mark 300	Friendship	
	F27 Mark 400	Friendship	
	F27 Mark 500	Friendship	
	F27 Mark 600	Friendship	
	F27 Mark 700	Friendship	
	F27 Mark 050	Fokker 50	Fokker 50/60 Series (PWC PW 125/127)
	F27 Mark 0502	Fokker 50	
	F27 Mark 0604	Fokker 60	
	F28 Mark 0070	Fokker 70	Fokker 70/100 (RRD Tay)
	F28 Mark 0100	Fokker 100	
	F28 Mark 1000	Fellowship	Fokker F28 Series (RRD Spey)
F28 Mark 1000C	Fellowship		
F28 Mark 2000	Fellowship		
F28 Mark 3000	Fellowship		
F28 Mark 3000C	Fellowship		
F28 Mark 3000R	Fellowship		
F28 Mark 3000RC	Fellowship		
F28 Mark 4000	Fellowship		
GOMOLZIG			Dornier Do 28 (Walter M601)
GOVERNMENT AIRCRAFT FACTORIES (ASTA)	N22/N22A to N22S N24/N24A		Nomad N22/24 Series (RR Corp 250)
GROB Luft- und Raumfahrt			Grob G 520 Series (Honeywell TPE331)
GULFSTREAM AEROSPACE Corporation	G-1159	Gulfstream II	Gulfstream G-1159 Series (RRD Spey)
	G-1159A	Gulfstream IIB	
	G-1159B	Gulfstream III	
	G-159	Gulfstream I	Gulfstream G-159 (RRD Dart)
	GIV (G300)	Gulfstream G300	Gulfstream G-IV Series (RRD Tay)
	GIV (G400)	Gulfstream G400	
	G-IV/GIV-SP	Gulfstream G-IV/GIV-SP	
	GIV-X (G350)	Gulfstream G350	Gulfstream GIV-X Series (RRD Tay)
GIV-X (G450)	Gulfstream G450		
GV	Gulfstream GV	Gulfstream GV basic model (RRD BR710)	
GV-SP (G500)	Gulfstream G500	Gulfstream GV-SP Series (RRD BR710)	
GV-SP (G550)	Gulfstream G550		
GVI	G650	Gulfstream GVI (RRD BR725)	
GULFSTREAM AEROSPACE LP (GALP) c/o Israel Aircraft Industries	1125 Westwind		Gulfstream (IAI) 100/1125/Astra SPX (Honeywell TFE731)
	Astra		
	Astra SPX	Gulfstream 100	
	G100		
	Gulfstream 200/IAI Galaxy	Galaxy 200	Gulfstream (IAI) 200/Galaxy (PWC PW306)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	Gulfstream G150	Gulfstream G150	Gulfstream (IAI) G150 (Honeywell TFE731)
	Gulfstream G280	Gulfstream G280	Gulfstream (IAI) G280 (Honeywell AS907)
BEECHCRAFT Corporation	65-90 65-A90 65-A90-1 65-A90-2 65-A90-4 B90 C90 C90A C90GT C90GTi E90 F90 H90	King Air	Beech 90 Series (PWC PT6)
	200/A200 200C/A200C 200CT/A200CT 200T B200 B200C B200CGT B200CT B200GT B200T		Beech 200 Series (PWC PT6)
	390	Premier 1, 1A	Beech 390 (Williams FJ44)
	99 100 99A A100 A100A/C A99 A99A B99 C99	King Air King Air King Air Airliner Airliner Airliner Airliner	Beech 99/100 Series (PWC PT6)
	B100		Beech B100 (Honeywell TPE331)
	1900 1900C 1900D	Airliner Airliner Airliner	Beech 1900 (PWC PT6)
	300 300LW B300 B300C	Super King Air Super King Air Super King Air 350 Super King Air 350 C	Beech 300 Series (PWC PT6)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	400 400A 400T MU-300 MU-300-10	Beechjet Beechjet (Hawker 400XP) Beechjet Diamond I/IA Diamond II	Beech 400/Mitsubishi MU-300 (PWC JT15)
	BH.125 series 400 BH.125 series 600 DH.125 series 1 DH.125 series 3 DH.125 series 400 HS.125 series 1 HS.125 series 3 HS.125 series 400 HS.125 series 600 HS.125 series F3 HS.125 series F400 HS.125 series F600	"Beechcraft Hawker" "Beechcraft Hawker" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley"	BAe 125 Series (RR Viper)
	BAe.125 series 800 BH.125 series 400 BH.125 series 600 DH.125 series 1 DH.125 series 3 DH.125 series 400 Hawker 800 HS.125 series 3 HS.125 series 600 HS.125 series 700 HS.125 series F3 HS.125 series F400 HS.125 series F600	"Beechcraft Hawker" "Beechcraft Hawker" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley"	BAe 125 Series /700/800 (Honeywell TFE731)
	BAe.125 series 1000A/B Hawker 1000		BAe 125 Series 1000 (PWC PW305)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66	
	Hawker 750 Hawker 800XP Hawker 850XP Hawker 900XP	Hawker 750 Hawker 800XP Hawker 850XP Hawker 900XP	BAe 125 Series 750/800XP/850XP/900XP (Honeywell TFE731)	
	4000	Hawker 4000	Hawker 4000 (PWC PW308)	
ISRAEL AIRCRAFT INDUSTRIES	IAI 1121 IAI 1121A IAI 1121B IAI 1123	Jetcommander Jetcommander Jetcommander Commodore Jet	IAI 1121/1123 (GE CJ610)F	
	IAI 1124 IAI 1124A	Westwind Westwind	IAI 1124 (Honeywell TFE731)	
JSC Sukhoi Civil Aircraft	RRJ-95B	Superjet 100	RRJ-95 (PowerJet SaM146)	
KELOWNA (Convair)	440		Convair 580 (RR Corp 501)	
LEARJET	LJ 23		Learjet 23 (GE CJ610)	
	24 /24A 24B / 24B-A 24C 24D / 24D-A 24E 24F / 24F-A 25 25A 25B 25C 25D 25F		Learjet 24/25 (GE CJ610)	
	31 / 31A		Learjet 31 (Honeywell TFE731)	
	35 / 35A 36 / 36A		Learjet 35/36 (Honeywell TFE731)	
	55 / 55B / 55C		Learjet 55 (Honeywell TFE731)	
	Learjet 60	LJ60 LJ60XR	Learjet 60 (PWC PW305)	
	Learjet 40 Learjet 45	LJ45 LJ40XR LJ45 LJ 45XR	Learjet Model 45 (Honeywell TFE731)	
	LOCKHEED MARTIN Corporation	1329-25	JetStar II	Lockheed 1329 (Honeywell TFE731)
		1329-23D	JetStar	Lockheed 1329 PW (PW JT12)
		Model 188C Model L188A	Electra Electra	Lockheed 188 (RR Corp 501)
	382G	Hercules	Lockheed 382 (RR Corp 501)	
	L-1011-385-1 L-1011-385-1-15 L-1011-385-3	TriStar TriStar TriStar	Lockheed L-1011 (RR RB211)	

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
M7 AEROSPACE	SA-26-T		Fairchild SA26-T (PWC PT6)
	SA26AT		Fairchild SA26 AT (Honeywell TPE331)
	SA226-AT SA226-T SA226-T(B) SA226-TC		Fairchild SA226 Series (Honeywell TPE331)
	SA227-AC SA227-AT SA227-BC SA227-CC SA227-DC SA227-TT	Swearingen Metro	Fairchild SA227 Series (Honeywell TPE331)
	SA227-PC	Swearingen Metro	Fairchild SA227 Series (PWC PT6)
	McDONNELL DOUGLAS Corporation BOEING COMPANY	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	
DC-8 Series 70 DC-8 Series 70F			DC-8 (CFM56)
DC-8 Series 50 DC-8 Series 60 DC-8 Series 60F DC-8F			DC-8 (PW JT3D)
DC-8 Series 40			DC-8 (RR Conway)
DC-9-10 Series DC-9-20 Series DC-9-30 Series DC-9-40 Series DC-9-50 Series			DC-9 (PW JT8D)
717-200			MD 717-200 (RRD BR700-715)
MD-11 MD-11F			MD-11 (GE CF6)
MD-11			MD-11 (PW 4000)
DC-9-81 (MD-81) Series DC-9-82 (MD-82) Series DC-9-83 (MD-83) Series DC-9-87 (MD-87) Series MD-88		MD-81 MD-82 MD-83 MD-87	MD-80 Series (PW JT8D)
MD-90 Series			MD-90 (IAE V2500)
MITSUBISHI Heavy Industries		MU-2B-26A MU-2B-36A MU-2B-40 MU-2B-60	

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
PIAGGIO Aero Industries	P.166 DP1		Piaggio P166 (PWC PT6)
	P180 P180	Avanti Avanti II	Piaggio P180 Avanti/Avanti II (PWC PT6)
PILATUS AIRCRAFT	PC-12 PC-12/45 PC-12/47 PC-12/47E		Pilatus PC-12 (PWC PT6)
PIPER AIRCRAFT	PA31T až T3	Cheyenne	Piper PA-31T Series (PWC PT6)
	PA-42-1000	Cheyenne 400LS	Piper PA-42 (Honeywell TPE-331)
	PA-42 PA-42-720 PA-42-720R	Cheyenne III Cheyenne IIIA	Piper PA-42 (PWC PT6)
	PA-46-500TP	Malibu Meridian	Piper PA-46-500TP (PWC PT6)
POLSKIE ZAKLADY LOTNICZE	PZL M28 00 PZL M28 02 PZL M28 05		PZL M 28 (PWC PT6)
Antonov Aeronautical Scientific and Technical Complex (Letadlo se SAS)	Antonov An-28		Antonov An-28 (ТБД)
REIMS AVIATION	F 406	Caravan II	Reims-Cessna F 406 (PWC PT6)
RUAG Aerospace Services GmbH	DO 28 D-6 Dornier 128-6		Dornier Do 28 Series (PWC PT6)
	228-100 series 228-200 series		Dornier 228 (Honeywell TPE331)
SAAB AB, SAAB Aerosystems	340A(SF340A) 340B	Saab-Fairchild 340A	Saab (SF) 340 (GE CT7)
	2000		Saab 2000 (RR Corp AE2100)
SABRELINER Corporation	NA-265-65		Sabreliner NA-265 (Honeywell TFE731)
	NA-265-65		Sabreliner NA-265 (PW JT12)
SHORT BROTHERS	SC7 Series 3	Skyvan	Shorts SC7 (Honeywell TPE331)
	SD3-30 SD3-60 SD3-60 SHERPA SD3-SHERPA	Variant 200 Variant 200 Variant 200 Variant 200	Shorts SD3 Series-30/SD3-60 (PWC PT6)
SOCATA	TBM 700 A TBM 700 B TBM 700 C1 TBM 700 C2 TBM 700 N	TBM 850	Socata TBM 700/850 (PWC PT6)
TUPOLEV PSC	TU 204-120CE		Tupolev TU 204 (RR RB211)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
TWIN COMMANDER AIRCRAFT Corporation	681 690 695 680-T 680-V 680-W 690A 690B 690C 690D 695A 695B		Twin Commander 680/681/690/695 Series (Honeywell TPE331)
VIKING AIR (Bombardier) (De Havilland)	DHC-6-1 DHC-6-100/110 DHC-6-200/210 DHC-6- 300/310/320 DHC-6-400	Twin Otter	De Havilland DHC-6 (PWC PT6)
	DHC-7-100 DHC-7-101 DHC-7-102 DHC-7-103 DHC-7-110 DHC-7-111		De Havilland DHC-7 (PWC PT6)
VULCANAIR	AP68TP300 AP68TP600	Spartacus Viator	Vulcanair AP68TP Series (RR Corp 250)
	SF600 SF600A		Vulcanair SF600 (RR Corp 250)

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

VRTULNÍKY SKUPINY 1

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
AGUSTA WESTLAND	A109E A109N A109S AW109SP		Agusta A109 Series (PWC PW206/207)
	A109 A109A A109AII A109C		Agusta A109 Series (RR Corp 250)
	A109K2		Agusta A109 (Turbomeca Arriel 1)
	A109E A109LUH		Agusta A109 Series (Turbomeca Arrius 2)
	AB139 AW139		Agusta AB139/AW139 (PWC PT6)
	EH101-500 Series EH101-510 Series EH101-300		Agusta/Westland EH-101 (GE CT7)
	AW169		AW169 (PWC 2010)
	AW189		AW189 (GE CT7)
	AB 212		Bell 212/Agusta AB212 (PWC PT6)
	BELL HELICOPTER TEXTRON, INC.	212	
AGUSTA	AB 204 B Series AB 205 A1		Agusta AB204, AB205/Bell 204, 205 (Honeywell T53)
BELL HELICOPTER TEXTRON, INC.	204B 205A-1		
BELL HELICOPTER TEXTRON, INC	412 412EP 412CF		Bell 412/Agusta AB412 (PWC PT6)
AGUSTA	AB 412 AB 412 EP		
BELL HELICOPTER TEXTRON	214B 214B-1		Bell 214 (Honeywell T5508)
	214ST		Bell 214ST(GE CT7)
BELL HELICOPTER CANADA	222 222B 222U		Bell 222 (Honeywell LTS 101)
	230 230 230	230 Executive 230 Utility 230 EMS	Bell 230 (RR Corp 250)
	427		Bell 427 (PWC PW207D)
	429		Bell 429 (PWC PW207D)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66	
	430		Bell 430 (RR Corp 250)	
ERICKSON AIR-CRANE	EAC S-64F		Erickson S-64 (PW JFTD 12)	
EUROCOPTER	SA 330 J		Eurocopter SA 330 (Turbomeca Turmo)	
	AS 332 C AS 332 L AS 332 C1 AS 332 L1		Eurocopter AS 332 (Turbomeca Makila 1A/1A1)	
	AS 332 L2		Eurocopter AS 332 L2 (Turbomeca Makila 1A2)	
	AS 355 E AS 355 F AS 355 F1 AS 355 F2		Eurocopter AS 355 (RR Corp 250)	
	AS 355 N AS 355 NP		Eurocopter AS 355 (Turbomeca Arrius 1)	
	SA 365 N SA 365 N1 AS 365 N2	Dauphin Dauphin	Eurocopter SA 365 N/N1, AS 365 N2 (Turbomeca Arriel 1)	
	AS 365 N3	Dauphin	Eurocopter AS 365 N3 (Turbomeca Arriel 2C)	
	EC 155 B EC 155 B1		Eurocopter EC 155 (Turbomeca Arriel 2)	
	EC 175 B		Eurocopter EC 175 (PWC PT6C)	
	EC 225 LP		Eurocopter EC 225 (Turbomeca Makila 2A)	
	SA 365 C SA 365 C1 SA 365 C2 SA 365 C3	Dauphin Dauphin Dauphin Dauphin	Eurocopter SA 365 C Series (Turbomeca Arriel 1)	
	SA 366 G1	Dauphin	Eurocopter SA 366 G1 Series (Lycoming LTS101)	
	Philippine Aerospace Development Corp	P-BO 105 C P-BO 105 S		BO 105 series (RR Corp 250)
	EUROCOPTER DEUTSCHLAND GmbH	BO 105 A BO 105 C BO 105 D Series BO 105 LS A-1 BO 105 LS A-3 BO 105 S		
	EC 135 P1 Series EC 135 P2 Series EC 635 P2+		Eurocopter EC 135 (PWC PW206)	

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	EC 135 T1 Series EC 135 T2 Series EC 635 T1 EC 635 T2 Series		Eurocopter EC 135 (Turbomeca Arrius 2B)
	MBB-BK 117 A Series MBB-BK 117 B Series		Eurocopter MBB-BK 117 A/B (Honeywell LTS 101)
	MBB-BK 117 C1		Eurocopter MBB-BK 117 C1 (Turbomeca Arriel 1)
	MBB-BK 117 C2	EC145	Eurocopter MBB-BK 117 C2 (Turbomeca Arriel 1)
	MBB-BK 117 D2	EC145 T2	Eurocopter MBB-BK 117 D2 (Turbomeca Arriel 2)
KAMAN AEROSPACE CORPORATION	K-1200		Kaman K-1200 (Honeywell T5317)
KAMOV	Ka-32A11BC		Kamov Ka 32 (Klimov)
MD HELICOPTERS, Inc.	MD900		MD Helicopters MD900 (PWC PW206/207)
PZL-ŚWIDNIK	W-3A W-3AS		PZL-Swidnik W-3A/W-3AS (Rzeszow PZL-10W)
AGUSTA	AS61N AS61NI		Agusta AS61N/Sikorsky S-61N (GE CT58)
SIKORSKY AIRCRAFT	S-61N S-61NM		
SIKORSKY AIRCRAFT	S-58 BT až JT		Sikorsky S-58 (PWC PT6T)
	S-76A		Sikorsky S-76A (RR Corp 250)
	S-76A S-76A	S-76A+ S-76A++	Sikorsky S-76 (Turbomeca Arriel 1)
	S-76B	S-76B	Sikorsky S-76B (PWC PT6)
	S-76C		Sikorsky S-76C (Turbomeca Arriel 1)
	S-76C S-76C	S-76C+ S-76C++	Sikorsky S-76C (Turbomeca Arriel 2)
	S-92A		Sikorsky S-92A (GE CT7-8)

PODSKUPINA 2a: LETOUNY S JEDNÍM TURBOVRTULOVÝM MOTOREM (Jiné než ve skupině 1)

Držitel TC	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
AERO VODOCHODY	Aero Ae-270 (PWC PT6)
AIR TRACTOR	Air Tractor AT-302 (Lycoming LTP-101) Air Tractor AT-400/500/600 Series (PWC PT6)
ALENIA AERMACCHI	Aermacchi SF260 (RR Corp 250)
ALLIED AG CAT Productions	Grumman G-164 (PWC PT6)
CESSNA AIRCRAFT Company	Cessna (Soloy) 206/207 (RR Corp 250) Cessna 208 Series (PWC PT6) Cessna 210 (RR Corp 250)
EADS PZL "WARSZAWA-OKECIE"	EADS PZL PZL-106 BT (Walter M601) EADS PZL PZL-106 BTU (PWC PT6)
EXTRA Flugzeugproduktions- und Vertriebs-GmbH	Extra EA-400-500 (RR Corp 250)
GROB Aircraft AG	Grob G 120TP (RR Corp 250)
MAULE AEROSPACE TECHNOLOGY	Maule MX-7 (RR Corp 250)
PACIFIC AEROSPACE Corporation	PAC 750XL (PWC PT6)
PILATUS AIRCRAFT	Pilatus PC-6 Series (Turbomeca Astazou) Pilatus PC-6 (PWC PT6) Pilatus PC-6 Series (Honeywell TPE 331)
THRUSH AIRCRAFT	Ayres S2R Series (PWC PT6)
VIKING AIR (Bombardier) (De Havilland)	De Havilland DHC-2 (PWC PT6)
ZLIN AIRCRAFT	Zlin Z-37 T Series (Walter M601)

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

PODSKUPINA 2b: VRTULNÍKY S JEDNÍM TURBÍNOVÝM MOTOREM (Jiné než ve skupině 1)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66	
AGUSTA	A119 AW119 MkII	Koala Koala	Agusta A119/ Agusta AW119MkII (PWC PT6)	
BELL HELICOPTER CANADA	407		Bell 407 (RR Corp 250)	
AGUSTA	AB 206A AB 206B		Agusta AB206 / Bell 206 (RR Corp 250)	
BELL HELICOPTER TEXTRON CANADA LIMITED	206 Series od A po L			
THE ENSTROM HELICOPTER CORPORATION	480 / 480B		Enstrom 480 (RR Corp 250)	
EUROCOPTER	AS 350 B AS 350 B1 AS 350 B2 AS 350 BA AS 350 BB	Écureuil	Eurocopter AS 350 (Turbomeca Arriel 1)	
	AS 350 B3		Eurocopter AS 350 (Turbomeca Arriel 2)	
	AS 350 D		Eurocopter AS 350 (Honeywell LTS 101)	
	EC 120 B	Colibri	Eurocopter EC 120 (Turbomeca Arrius 2F)	
	EC 130 B4 EC 130 T2		Eurocopter EC 130 (Turbomeca Arriel 2)	
	SA 315 B	Lama	Eurocopter SA 315B (Turbomeca Artouste)	
	SA 3180 SA 318 B SA 318 C	Alouette-Astazou	Eurocopter SA 318 (Turbomeca Astazou)	
	SA 319 B	Alouette III	Eurocopter SA 319 (Turbomeca Astazou XIV)	
	SA 341 G	Gazelle	Eurocopter SA 341 (Turbomeca Astazou)	
	SA 342 J	Gazelle	Eurocopter SA 342 J (Turbomeca Astazou XIV)	
	SE 3160 SA 316 B SA 316 C	Alouette III	Eurocopter SA 316 B/SA 316 C (Turbomeca Artouste)	
	MD HELICOPTERS INC. (MDHI)	369 H series 369 D, E a FF NH-500D		MD Helicopters 369 Series/SEI NH-500D (RR Corp 250)
	MD HELICOPTERS INC. (MDHI)	500N 600N		MD Helicopters 500N/600N AMD500N (RR Corp 250)
	Mecaer Aviation Group	AMD-500N		
PZL-ŚWIDNIK	SW-4		PZL SW-4 (RR Corp 250)	
ROBINSON HELICOPTER COMPANY	R66		Robinson R66 (RR Corp 250)	

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
SCHWEIZER AIRCRAFT CORPORATION	269D		Schweizer 269D (RR Corp 250)

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

PODSKUPINA 2c: VRTULNÍKY S JEDNÍM PÍSTOVÝM MOTOREM (Jiné než ve skupině 1)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
ANTARES INTERNATIONAL (Letadlo se SAS)	SH-4		Silvercraft SH-4 (Franklin)
BRANTLY INTERNATIONAL, INC.			B-2 Brantly B2 (Lycoming)
HELICOPTÈRES GUIMBAL	G2	Cabri	Cabri G2 (Lycoming)
THE ENSTROM HELICOPTER CORPORATION	F-28 series 280 series		Enstrom F-28/280 (Lycoming) Enstrom F-28/280 (Lycoming)
Mecaer Aviation Group	NH 300C	Model 300C	Schweizer/Breda Nardi 269/300 (Lycoming)
SCHWEIZER AIRCRAFT CORPORATION	269A 269B 269C 269C-1	Model 300C Model 300C Model 300C Model 300C	
ROBINSON HELICOPTER COMPANY	R22 R22 ALPHA R22 BETA R22 MARINER R44 R44 II		Robinson R22/R44 Series (Lycoming)
SIKORSKY AIRCRAFT	S-58 A až J		Sikorsky S-58 (Wright Cyclone)

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

SKUPINA 3: LETOUNY S PÍSTOVÝMI MOTORY (Jiné než ve skupině 1)

Držitel TC	Zápis typové kvalifikace podle Části-66	Typ konstrukce
AERO Sp.z.o.o	Aero AT-3 (Rotax)	Kovová
AEROSTAR AIRCRAFT Corporation	Piper PA-60/61 Series (Lycoming)	Kovová
	Piper PA-60/61 Pressurised (Lycoming)	Kovová + s přetlakovou kabinou
AIR TRACTOR	Air Tractor AT-250/300 (PW R985)	Kovová
	Air Tractor AT-301/401/501 (PW R1340)	Kovová
	Air Tractor AT-401 (PZL-3S)	Kovová
Air Transport Group Holdings, Inc	Lake C/LA Series (Lycoming)	Kovová
AIRCRAFT Design and Certification	(WD) D4 Fascination (Rotax)	Kompozitová
AIRCRAFT INDUSTRIES	Let L 200 (LOM)	Kovová
	Let Z-37 Series (LOM)	Kovová trubková s plátěným potahem
ALENIA AERMACCHI	Aermacchi F260 Series (Lycoming)	Kovová
	SIAI-Marchetti S.205 (Franklin)	Kovová
	SIAI-Marchetti S.205/S.208 (Lycoming)	Kovová
ALEXANDRIA Aircraft LLC	Bellanca 14-19 Series (Continental)	Dřevěná + kovová trubková s plátěným potahem
	Bellanca 17-30/17-31 Series (Continental)	Dřevěná + kovová trubková s plátěným potahem
ALLIED AG CAT Productions	Grumman G-164 (Continental)	Kovová
	Grumman G-164 (Jacobs)	Kovová
	Grumman G-164 (PW R Series)	Kovová
ALPHA AVIATION	Robin HR 200/ R 2000 series (Lycoming)	Kovová
AMERICAN CHAMPION	Champion 7 (Superior)	Dřevěná + kovová trubková s plátěným potahem
	Champion 7 (Lycoming)	Dřevěná + kovová trubková s plátěným potahem
	Champion 8 Series (Lycoming)	Dřevěná + kovová trubková s plátěným potahem
AQUILA Aviation by Excellence AG	Aquila AT01 (Rotax)	Kompozitová
AGUSTAIR	VARGA 2150/2180 (Lycoming)	Kovová
BERIEV	Beriev Be-103 (Continental)	Kovová
B-N GROUP Ltd. (Britten-Norman)	Britten-Norman BN.2A Mark III (Lycoming)	Kovová
	Britten-Norman BN2A Series (Lycoming)	Kovová
	Britten-Norman BN2B Series (Lycoming)	Kovová
CEAPR	Robin ATL / ATL S (JPX 4T60)	Dřevěná + kompozitová
	Robin ATL L (Limbach L2000)	Dřevěná + kompozitová
	Robin DR 200 series (Potez)	Dřevěná
	Robin DR 220 series (Continental)	Dřevěná
	Robin DR 221 series (Lycoming)	Dřevěná
	Robin DR 250 series (Lycoming)	Dřevěná
	Robin DR 253 series (Lycoming)	Dřevěná
	Robin DR 300 series (Lycoming)	Dřevěná
Robin DR 400 series (Lycoming)	Dřevěná	

Držitel TC	Zápis typové kvalifikace podle Části-66	Typ konstrukce
	Robin DR 400 Series (Thielert)	Dřevěná
	Robin DR 400RP (Porsche)	Dřevěná
	Robin HR 100 series (Continental)	Kovová
	Robin HR 100 series (Lycoming)	Kovová
	Robin R 1180 series (Lycoming)	Kovová
	Robin R 3000 series (Lycoming)	Kovová
CESSNA AIRCRAFT Company	Cessna 150 Series (Rotax)	Kovová
	Cessna 175 Series (Continental)	Kovová
	Cessna 175 Series (Lycoming)	Kovová
	Cessna 177 Series (Lycoming)	Kovová
	Cessna 180 Series (Continental)	Kovová
	Cessna 185 Series (Continental)	Kovová
	Cessna 188 (Continental)	Kovová
	Cessna 206 Series (Continental)	Kovová
	Cessna 206 Series (Lycoming)	Kovová
	Cessna 207 Series (Continental)	Kovová
	Cessna 210 Series (Continental)	Kovová
	Cessna P210 (Continental)	Kovová + s přetlakovou kabinou
	Cessna 310/320 Series (Continental)	Kovová
	Cessna 335 (Continental)	Kovová + s přetlakovou kabinou
	Cessna 336 (Continental)	Kovová
	Cessna 340 (Continental)	Kovová + s přetlakovou kabinou
	Cessna T303 (Continental)	Kovová
	Cessna/Reims-Cessna 150/F150 Series (Continental)	Kovová
	Cessna/Reims-Cessna 152/F152 Series (Lycoming)	Kovová
	Cessna/Reims-Cessna 172/F172 Series (Continental)	Kovová
	Cessna/Reims-Cessna 172/F172 Series (Lycoming)	Kovová
Cessna/Reims-Cessna 182/F182 Series (Continental)	Kovová	
Cessna/Reims-Cessna 182/F182 Series (Lycoming)	Kovová	
Cessna/Reims-Cessna 182/F182 Series (SMA)	Kovová	
Cessna/Reims-Cessna 337 Series (Continental) (not pressurised)	Kovová	
Cessna/Reims-Cessna 337 Series (Continental) (pressurised)	Kovová + s přetlakovou kabinou	
Cessna C300/C350/C400 (Continental)	Kompozitová	
CIRRUS Design Corporation	Cirrus SR20/SR22/SR22T Series (Continental)	Kompozitová
	Cirrus SR22 Series (Thielert)	Kompozitová
COMMANDER PREMIER AIRCRAFT CO.	Commander 112 (Lycoming)	Kovová
	Commander 114 (Lycoming)	Kovová

Držitel TC	Zápis typové kvalifikace podle Části-66	Typ konstrukce
Czech Sport Aircraft a.s.	Czech Sport PS-28 (Rotax)	Kovová
DE HAVILLAND Support (Letadlo se SAS)	Beagle B.121 series 1 (Continental)	Kovová
	Beagle B.121 series 2/3 (Lycoming)	Kovová
DECOURT (Letadlo se SAS)	Decourt DMS 884 (Franklin)	Dřevěná
DIAMOND AIRCRAFT Industries	Diamond DA20 (Continental)	Kompozitová
	Diamond DA20/DV20 (Rotax)	Kompozitová
	Diamond DA40 (Austro Engine)	Kompozitová
	Diamond DA40 (Lycoming)	Kompozitová
	Diamond DA40 D (Thielert)	Kompozitová
	Diamond DA42 Series (Austro Engine)	Kompozitová
	Diamond DA42 Series (Thielert)	Kompozitová
DYNAC AEROSPACE Corporation	Aerocommander 100 (Lycoming)	Kovová
Dyn'aviation	CAP 10 (Lycoming)	Dřevěná
	CAP 20/21 (Lycoming)	Dřevěná
	CAP 230 Series (Lycoming)	Kompozitová + dřevěná
EADS Deutschland Military Air Syst	Bölkow BO 208 (Continental)	Kovová
	Bölkow BO 209 (Lycoming)	Kovová
	Bölkow F.207 (Continental)	Dřevěná + kompozitová
	Bölkow F.207 (Lycoming)	Dřevěná + kompozitová
	SIAT 223 (Lycoming)	Kovová
EADS PZL "WARSZAWA- OKECIE"	PZL-104 Wilga (Lycoming)	Kovová
	PZL-104 Wilga Series (PZL)	Kovová
	PZL-104A Wilga (Ivchenko)	Kovová
	PZL-110 Koliber (Franklin)	Kovová
	PZL-Koliber 150 Series (Lycoming)	Kovová
	PZL-Koliber 160 (Lycoming)	Kovová
EIS GmbH	RS 180 (Lycoming)	Dřevěná
EADS PZL "WARSZAWA- OKECIE" (Letadlo se SAS)	PZL-106 Series (PZL)	Kovová
EVEKTOR	Evektor EV-97 (Rotax)	Kovová
	SportStar RTC (Rotax)	Kovová
EXTRA Flugzeugproduktionsund Vertriebs-GmbH	Extra EA-200/300 Series (Lycoming)	Kompozitová
	Extra EA-400 (Continental)	Kompozitová + s přetlakovou kabinou
FFA ALTENRHEIN	AS202 Series (Lycoming)	Kovová
FFT GYROFLUG (Letadlo se SAS)	SC01 Series (Lycoming)	Kompozitová
Flight Design GmbH	CTLS ELA (Rotax)	Kompozitová
FLS AEROSPACE (Letadlo se SAS)	Club Sprint/Sprint 160 (Lycoming)	Kovová
	OA7 Optica Series (Lycoming)	Kovová
Fournier, René	RF 47 (Limbach)	Dřevěná
	RF 6B (Continental)	Dřevěná
	RF 6B (Lycoming)	Dřevěná
FUJI Heavy Industries	Fuji FA-200 Series (Lycoming)	Kovová

Držitel TC	Zápis typové kvalifikace podle Části-66	Typ konstrukce
GA8 Airvan Pty Ltd	Gippsland GA8 (Lycoming)	Kovová
GARDAN (Letadlo se SAS)	Gardan GY 80 (Lycoming)	Kovová
GENERAL AVIA Costruzioni Aeronautiche (Letadlo se SAS)	General Avia F.22 (Lycoming)	Kovová
	General Avia F20 Series (Lycoming)	Kovová
GOMOLZIG	Ruschmeyer R90-230RG (Lycoming)	Kompozitová
GROB Luft- und Raumfahrt	Grob G115/120 Series (Lycoming)	Kompozitová
BEECHCRAFT Corporation	Beech 23 Series (Lycoming)	Kovová
	Beech 24 Series (Lycoming)	Kovová
	Beech 33 Series (Continental)	Kovová
	Beech 35 Series (Continental)	Kovová
	Beech 36 Series (Continental)	Kovová
	Beech 50 Series (Lycoming)	Kovová
	Beech 55 Series (Continental)	Kovová
	Beech 56 Series (Lycoming)	Kovová
	Beech 58 Series (Continental)	Kovová
	Beech 58P (Continental)	Kovová + s přetlakovou kabinou
	Beech 58TC (Continental)	Kovová
	Beech 60 Series (Lycoming)	Kovová
	Beech 65-80 Series (Lycoming)	Kovová
	Beech 76 (Lycoming)	Kovová
	Beech 77 (Lycoming)	Kovová
Beech 95 Series (Lycoming)	Kovová	
Beech A23 (Continental)	Kovová	
Hoffmann GmbH & Co. KG	H 40 (Lycoming)	Kompozitová
INIZIATIVE INDUSTRIALI ITALIANE	III Sky Arrow 650/710 (Rotax)	Kompozitová
INSTYTUT LOTNICTWA	Instytut Lotnictwa I-23 Manager (Lycoming)	Kompozitová
INTERCEPTOR AIRCRAFT Corporation	Aerocommander 200 (Continental)	Kovová
ISSOIRE AVIATION	Issoire APM 20/30 (Rotax)	Kompozitová
	Issoire APM 40 (Continental)	Kompozitová
LAVIA ARGENTINA S.A. (LAVIASA)	Piper PA-25 Series (Lycoming)	Kovová
LIBERTY AEROSPACE Incorporated	Liberty XL-2 (Continental)	Kompozitová
MAULE AEROSPACE TECHNOLOGY	Maule M4 (Continental)	Kovová
	Maule M4 (Franklin)	Kovová
	Maule M5 (Continental)	Kovová
	Maule M5 (Franklin)	Kovová
	Maule M5 (Lycoming)	Kovová
	Maule M6 (Lycoming)	Kovová
	Maule M7 Series (Lycoming)	Kovová
	Maule MX-7 (Lycoming)	Kovová
MOONEY AIRPLANE	Mooney M18L (Continental)	Kovová + dřevěná

Držitel TC	Zápis typové kvalifikace podle Části-66	Typ konstrukce
Company	Mooney M20 (Continental)	Kovová
	Mooney M20/M20A (Lycoming)	Kovová + dřevěná
	Mooney M20B to M20S/M22 (Lycoming)	Kovová
NIPPER	Nipper T-66 (Stark)	Dřevěná + kovová trubková s plátěným potahem
OMA SUD SPA Sky Technologies	SKYCAR (Lycoming)	Kovová
PIAGGIO Aero Industries	Piaggio P166 (Lycoming)	Kovová
PILATUS AIRCRAFT	Pilatus PC-6 Series (Lycoming)	Kovová
PIPER AIRCRAFT	Piper PA-23 Aztec (Lycoming)	Kovová
	Piper PA-24 Series (Lycoming)	Kovová
	Piper PA-28 Series (Continental)	Kovová
	Piper PA-28 Series (Lycoming)	Kovová
	Piper PA-28 Series (Thielert)	Kovová
	Piper PA-30 Series (Lycoming)	Kovová
	Piper PA-31 Series (Lycoming)	Kovová
	Piper PA-31P (Lycoming)	Kovová + s přetlakovou kabinou
	Piper PA-32 Series (Lycoming)	Kovová
	Piper PA-34 Series (Continental)	Kovová
	Piper PA-34 Series (Lycoming)	Kovová
	Piper PA-36 Series (Continental)	Kovová
	Piper PA-36 Series (Lycoming)	Kovová
	Piper PA-38 Series (Lycoming)	Kovová
	Piper PA-39/40 Series (Lycoming)	Kovová
	Piper PA-44 Series (Lycoming)	Kovová
	Piper PA-46 Series (Continental)	Kovová
Piper PA-46 Pressurised (Lycoming)	Kovová + s přetlakovou kabinou	
Polskie Zakłady Lotnicze Sp. z o. o.	PZL M 18 (PZL)	Kovová
	PZL M 26 (Lycoming)	Kovová
Polskie Zakłady Lotnicze Sp. z o. o. (Letadlo se SAS)	PZL-M20 (PZL)	Kovová
PZL MIELEC	PZL-M20 (PZL)	Kovová
REGAL AIR, INC	REGAL AIR 305 Series (Continental)	Kovová
REVO, Inc	REVO C/LA-4 Series (Lycoming)	Kovová
RUAG AEROSPACE Services GmbH	Do 28 Series (Lycoming)	Kovová
S.C.Constructii Aeronautice S.A	IAR-46 (Rotax)	Kovová
SCHEIBE Flugzeugbau	SF 23 Series (Continental)	Dřevěná + kovová trubková s plátěným potahem
SCHEIBE Flugzeugbau (Letadlo se SAS)	SF 23 Series (Lycoming)	Dřevěná + kovová trubková s plátěným potahem
SEASTAR CORP	TSC Series (Lycoming)	Kompozitová
SKY INTERNATIONAL	Aviat Husky A (Lycoming)	Kovová

Držitel TC	Zápis typové kvalifikace podle Části-66	Typ konstrukce
	Pitts S-1 Series (Lycoming)	Dřevěná + kovová trubková s plátěným potahem
	Pitts S-2 Series (Lycoming)	Dřevěná + kovová trubková s plátěným potahem
Skyfox Aviation Ltd	CA25 Series (Rotax)	Dřevěná + kovová trubková s plátěným potahem
SLINGSBY Aviation	Slingsby T67 (Lycoming)	Dřevěná + kovová trubková s plátěným potahem
	Slingsby T67A/T67B/T67C/T67M Series (Lycoming)	Kompozitová
SOCATA (Letadlo se SAS)	SOCATA ST10 (Lycoming)	Kovová
SOCATA	Grumman GA-7 (Lycoming)	Kovová
	SOCATA MS 881 (Potez)	Kovová
	SOCATA MS 884/894/PZL Koliber (Franklin)	Kovová
	SOCATA Rallye Series (Continental)	Kovová
	SOCATA Rallye Series (Lycoming)	Kovová
	SOCATA TB Series (Lycoming)	Kovová + s přetlakovou kabinou
Sportavia Putzer (Letadlo se SAS)	Sportavia Putzer RS180 (Lycoming)	Dřevěná + kompozitová
STOL AIRCRAFT Corporation	Republic UC-1 (Lycoming)	Kovová
SUKHOI (Letadlo se SAS)	Sukhoi SU-29 (Vedeneyev)	Kompozitová
SUKHOI	Sukhoi Su-29/31 (MGA)	Kompozitová
SUKHOI (Letadlo se SAS)	Sukhoi SU-31 (Vedeneyev)	Kompozitová
NAFTAA	Symphony OMF-100-160 (Lycoming)	Kovová
TAYLORCRAFT 2000	Taylorcraft 19 Series (Continental)	Dřevěná + kovová trubková s plátěným potahem
	Taylorcraft F21/F22 Series (Lycoming)	Dřevěná + kovová trubková s plátěným potahem
TECNAM Costruzioni Aeronautiche	Tecnam P2006T (Rotax)	Kovová
	Tecnam P92 (Rotax)	Kovová
	Tecnam P96/P2002/P2004 (Rotax)	Kovová
THRUSH Aircraft	Ayres S2R (PW R-985)	Kovová
TRUE FLIGHT Holdings	Grumman/American AA-1 Series (Lycoming)	Kovová
	Grumman/American AA-5 Series (Lycoming)	Kovová
TWIN COMMANDER AIRCRAFT Corporation	Commander 500 Series/680 Series (Lycoming)	Kovová
	Commander 680P (Lycoming)	Kovová + s přetlakovou kabinou
	Commander 685 (Continental)	Kovová + s přetlakovou kabinou
	Rockwell 700 (Lycoming)	Kovová + s přetlakovou kabinou
	Commander 720 (Lycoming)	Kovová + s přetlakovou kabinou
PARTENAVIA (Letadlo se SAS)	Partenavia P.64 (Lycoming)	Kovová
	Partenavia P.66 (Lycoming)	Kovová

Držitel TC	Zápis typové kvalifikace podle Části-66	Typ konstrukce
VULCANAIR	Partenavia P57 (Lycoming)	Dřevěná + kovová trubková s plátěným potahem
	Vulcanair F600A (Lycoming)	Kovová
	Vulcanair P.68 Series (Lycoming)	Kovová
WACO Aircraft Company	Waco YMF (Jacobs)	Dřevěná + kovová trubková s plátěným potahem
WACO Classic Aircraft Corp	Waco 2T Series (Lycoming)	Dřevěná + kovová trubková s plátěným potahem
WASSMER (Letadlo se SAS)	CERVA CE43 (Lycoming)	Kovová
	CERVA CE44 (Continental)	Kovová
	WA4/21 Series (Lycoming)	Dřevěná + kovová trubková s plátěným potahem
	WA40 Series (Lycoming)	Dřevěná + kovová trubková s plátěným potahem
	WA41 (Lycoming)	Dřevěná + kovová trubková s plátěným potahem
XtremeAir GmbH	XtremeAir XA42 (Lycoming)	Kompozitová
YAKOVLEV (Letadlo se SAS)	Yakovlev YAK-18T (Vedeneyev)	Kovová
ZAKŁADY LOTNICZE	EM-11 (Lycoming)	Kompozitová
ZLIN AIRCRAFT (MORAVAN AVIATION)	Zlin Z-143 L (Lycoming)	Kovová
	Zlin Z-242 L (Lycoming)	Kovová
	Zlin Z-26 Series (Walter Minor/AVIA)	Kovová
	Zlin Z-42 Series (LOM)	Kovová
	Zlin Z-43 Series (LOM)	Kovová
	Zlin Z-50 Series (LOM)	Kovová
	Zlin Z-50L Series (Lycoming)	Kovová
	Zlin Z-526 L (Lycoming)	Kovová

1

[Rozhodnutí č. 2013/024/R, 10. 09. 2013]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

[

DODATEK II**Praxe na typu letadla a zácvek na pracovišti****Seznam úkolů****Časové omezení/kontroly údržby**

Kontrola po 100 hodinách (u letadel pro všeobecné letectví).
Kontrola „B“ nebo „C“ (u letadel dopravní kategorie).
Napomáhat při provádění kontrol plánované údržby v souladu s AMM.
Přezkoumání záznamníku údržby letadla kvůli správnému vyplnění.
Přezkoumání záznamů kvůli shodě s příkazy zachování letové způsobilosti.
Přezkoumání záznamů kvůli shodě s omezenými lhůtami letadlových celků.
Postup pro prohlídku následující po tvrdém přistání.
Postup pro prohlídku následující po úderu blesku.

Rozměry/oblasti

Určení letadlových celků podle čísla zóny/umístění.
Vykonat kontrolu souměrnosti.

Zvedání a podpírání

Napomáhat při:
Zvedání předního nebo zadového kola letadla.
Zvedání celého letadla.
Zavěšení nebo podepření významného letadlového celku.

Nivelování/vážení

Nivelace letadla.
Vážení letadla.
Připravit změny hmotnosti a vyvážení.
Kontrolovat letadla podle seznamu vybavení.

Vlečení a pojíždění

Připravit pro vlečení letadla.
Vlečení letadla.
Být částí vlečného týmu letadla.

Parkování a kotvení

Uvázat letadla.
Parkovat, zajistit a zakrýt letadlo.
Umístit letadlo na stání pro údržbu.
Zajistit listy vrtule.

Štítky a označení

Kontrolovat správnost štítků na letadle.
Kontrolovat správnost označení na letadle.

Služby

Plnit letadlo palivem.

Vypouštět palivo z letadla.
Provádět přečerpání paliva z nádrže do nádrže.
Kontrolovat/upravit tlak pneumatik.
Kontrolovat/doplnit úroveň oleje.
Kontrolovat/doplnit úroveň hydraulické kapaliny.
Kontrolovat/doplnit tlak akumulátoru.
Doplnit pneumatický systém.
Promazat letadlo.
Zapojit pozemní zdroj.
Provádět údržbu toalety/přenosného vodního systému.
Vykonat předletovou/denní kontrolu.

Analýza vibrací a hluku

Analyzovat problém vibrace vrtulníku.
Analyzovat spektra hluku.
Analyzovat vibrace motoru.

Klimatizace

Vyměnit spalovací topné zařízení.
Vyměnit ventil řízení průtoku.
Vyměnit výpustný ventil.
Vyměnit pojistný ventil.
Vyměnit zařízení na oběh par.
Vyměnit zařízení na oběh vzduchu.
Vyměnit ventilátor kabiny.
Vyměnit výměník tepla.
Vyměnit regulátor přetlakování.
Čistit výpustný ventil.
Vyřadit z provozu/opětovně aktivovat uzavírací ventil nákladového prostoru.
Vyřadit z provozu/opětovně aktivovat součásti větrání avioniky.
Kontrolovat provoz systému klimatizace/topení.
Kontrolovat provoz systému přetlakování.
Systém zjišťování a odstraňování závad.

Automatické řízení letu

Zastavět servosystémy.
Sestavit kotevní úchytky kabelů.
Vyměnit regulátor.
Vyměnit zesilovač.
Výměna LRU (dílu vyměnitelného v provozu) automatického systému letu v případě letadla s aktivním řízením (fly-by-wire).
Kontrolovat provoz automatického řízení letu.
Kontrolovat provoz automatu příjisti/automatu tahu.
Kontrolovat provoz tlumiče bočního kmitání.
Kontrolovat a seřadit spojky servosystému.
Vykonat nastavení zesílení automatického řízení letu.
Vykonat funkční kontrolu vyvážení podle Machova čísla.
Systém zjišťování a odstraňování závad.
Kontrolovat systém automatického přistání.
Kontrolovat systém pro řízení a optimalizaci letu.
Kontrolovat systém stabilizace.

Komunikace

Vyměnit komunikační VHF jednotku.

Vyměnit komunikační HF jednotku.
Vyměnit existující antény.
Vyměnit vybíječe statické elektřiny.
Kontrolovat provoz rádia.
Vykonat kontrolu antény VSWR.
Vykonat provozní kontrolu Selcal.
Vykonat provozní kontrolu palubního rozhlasu.
Funkční kontrola integrovaného komunikačního systému.
Opravit koaxiální kabel.
Systém zjišťování a odstraňování závad.

Elektrický systém

Nabít olověný akumulátor.
Nabít niklokadmiový akumulátor.
Kontrolovat kapacitu akumulátoru.
Hloubkový chod niklokadmiového akumulátoru.
Vyměnit integrovaný pohon/generátor/alternátor.
Vyměnit spínače.
Vyměnit obvodové vypínače.
Seřídít regulátor napětí.
Vyměnit regulátor napětí.
Doplnit analytickou zprávu elektrického zatížení.
Opravit/vyměnit napájecí elektrický kabel.
Systém zjišťování a odstraňování závad.
Provádět kontrolu funkčnosti integrovaného pohonu/generátoru/alternátoru.
Provádět kontrolu funkčnosti regulátoru napětí.
Provádět kontrolu funkčnosti nouzového elektrogenerátoru.

Vybavení/zařízení

Vyměnit koberce.
Vyměnit sedadla posádky.
Vyměnit sedadla cestujících.
Kontrolovat setrvačnost cívek.
Kontrolovat sedadla/pásky kvůli bezpečnosti.
Kontrolovat nouzové vybavení.
Kontrolovat ELT kvůli souladu s předpisy.
Opravit odpadkovou nádobu toalety.
Sejmout a zastavět stropní panely a panely bočních stěn.
Opravit čalounění.
Změnit uspořádání kabiny.
Vyměnit aktuátor systému nakládky a vykládky nákladního prostoru.
Zkoušet systém nakládky a vykládky nákladního prostoru.
Vyměnit únikové skluzy/lana.

Požární ochrana

Kontrolovat obsah požárních tlakových láhví.
Kontrolovat/zkoušet provoz systému detekce požáru/kouře a systému výstražné signalizace.
Kontrolovat obsah hasícího přístroje v kabině.
Kontrolovat systém detektorů kouře na toaletách.
Kontrolovat těsnost panelu nákladového prostoru.
Zastavět nové požární tlakové láhve.
Vyměnit zápalnice požárních tlakových láhví.
Systém zjišťování a odstraňování závad.
Prohlédnout systém detektorů požáru motorů.

Řízení letu

Provádět prohlídku primárního řízení letu a souvisejících součástí v souladu s AMM.
Vysouvání/zasouvání klapek a slotů.
Vyměnit vodorovný stabilizátor.
Vyměnit spoiler/rušič vztlaku.
Vyměnit výškové kormidlo.
Vyřadit z provozu/opětovně aktivovat servořízení křidélek.
Vyměnit křídélka.
Vyměnit směrové kormidlo.
Vyměnit vyvažovací plošky.
Instalovat řídicí lanka a uložení.
Vyměnit sloty.
Vyměnit klapky.
Vyměnit posilovač řízení letu.
Vyměnit aktuátor klapek.
Sestavit primární řízení letu.
Seřadit vyvažovací plošky.
Seřadit tah řídicího lanka.
Kontrolovat rozsah a směr pohybu řízení.
Kontrolovat správnou montáž a zajištění.
Systém zjišťování a odstraňování závad.
Funkční zkouška primárního řízení letu.
Funkční zkouška systému klapek.
Provozní zkouška sestavy boční řídicí páky.
Provozní zkouška THS (stavitelného vodorovného stabilizátoru).
Kontrola opotřebenění systému THS.

Palivo

Odvodňovací systém (provoz).
Vyměnit vstřikovací čerpadla.
Vyměnit přepínač nádrží.
Vyměnit palivové nádrže.
Vyměnit/zkoušet regulační ventily paliva.
Vyměnit magnetické ukazatele úrovně paliva.
Vyměnit výpustný ventil vody.
Kontrolovat/spočítat manuálně obsah paliva.
Kontrolovat filtry.
Systém kontroly okamžité spotřeby.
Kontrolovat cejchování přístrojů měřících množství paliva.
Kontrolovat provoz plnění/přepínačů.
Kontrolovat provoz systému nouzového vypouštění paliva.
Přečerpání paliva mezi nádržemi.
Tlakové odčerpávání paliva.
Tlakové plnění paliva (manuální ovládání).
Vyřazení z provozu/opětovná aktivace palivových ventilů (přečerpávacího, X-přívodu, doplňovacího).
Systém zjišťování a odstraňování závad.

Hydraulika

Vyměnit motorem ovládaná čerpadla.
Kontrolovat/vyměnit filtr odtoku skříně hydrauliky.
Vyměnit záložní čerpadla.
Vyměnit čerpadlo/generátor hydraulického motoru
Vyměnit akumulátor.
Kontrolovat provoz uzavíracího ventilu.
Kontrolovat filtry/ukazatele ucpání.
Kontrolovat systém ukazatelů.
Vykonat kontroly funkčnosti.

Tlakování/odtlakování hydraulického systému.
Provoz bloku přepínání výkonu (PTU).
Výměna PTU.
Systém zjišťování a odstraňování závad.

Ochrana proti ledu a dešti

Vyměnit čerpadla.
Vyměnit časové spínače.
Prohlédnout opravu odmrazovacího nastavce vrtule.
Zkoušet systém odmrazování vrtule.
Prohlédnout/zkoušet odmrazovací nastavec náběžné hrany křídla.
Vyměnit ventil protinámrazového/odmrazovacího systému.
Instalovat motor stěračů.
Kontrolovat provoz systémů.
Provozní zkouška ochrany proti námraze pitotovy trubice.
Provozní zkouška ochrany proti námraze TAT.
Provozní zkouška ochrany proti námraze křídla.
Napomáhání při provozní zkoušce vstupu vzduchu z motoru pro systém ochrany proti námraze (s pracujícími motory).
Systém zjišťování a odstraňování závad.

Systémy ukazatelů/zapisovací systémy

Vyměnit zapisovač letových údajů.
Vyměnit zapisovač hlasu v pilotním prostoru.
Vyměnit hodiny.
Vyměnit hlavní výstražné jednotky.
Vyměnit FDR.
Vykonat zpřístupnění údajů FDR.
Systém zjišťování a odstraňování závad.
Provést postupy ESDS.
Prohlédnout kvůli požadavkům HIRF.
Spustit/zastavit postup EIS.
Zkouška vestavěného zkušebního zařízení CFDIU.
Pozemní skenování centrálního výstražného systému.

Přistávací zařízení

Upevnit kolo.
Vyměnit hlavní podvozek.
Vyměnit předový podvozek.
Vyměnit aktuátor řízení.
Vyměnit aktuátor náklonu vozíku podvozku.
Vyměnit aktuátor zatahování podvozku.
Vyměnit sestavu zámku zasunuté/vysunuté polohy.
Vyměnit tlumič bočního kmitání.
Sestavit řízení předového podvozku.
Funkční zkouška systému řízení předového podvozku.
Vyměnit těsnění podvozkové vzpěry.
Provádění údržby podvozkové vzpěry.
Vyměnit brzdící jednotku.
Vyměnit regulační ventil brzd.
Odvzdušňovat brzdy.
Vyměnit ventilátor chlazení brzd.
Zkoušet protismykovou jednotku.
Zkoušet zatažení podvozku.
Vyměnit pryžové svazky.
Seřídít mikrospínače/snímače.

Vyměnit vzpěry s olejem a vzduchem.
Systém zjišťování a odstraňování závad.
Zkoušet systém automatických brzd.
Vyměnit ližiny rotorového letadla.
Vyměnit botky ližin rotorového letadla.
Sbalit a kontrolovat plováky.
Plovací vybavení.
Kontrolovat/zkoušet nouzové vysouvání (nouzové vysunutí přistávacího zařízení).
Provozní zkouška dveří přistávacího zařízení.

Světla

Opravit/vyměnit rotační maják.
Opravit/vyměnit přistávací světla.
Opravit/vyměnit navigační světla.
Opravit/vyměnit vnitřní osvětlení.
Vyměnit světla pro prohlídku námrazy.
Opravit/vyměnit světla loga.
Opravit/vyměnit systém nouzového osvětlení.
Vykonat kontroly systému nouzového osvětlení.
Systém zjišťování a odstraňování závad.

Navigace

Cejchovat ukazatel magnetického kurzu.
Vyměnit rychloměr.
Vyměnit výškoměr.
Vyměnit počítač aerometrických dat.
Vyměnit jednotku VOR.
Vyměnit ADI.
Vyměnit HSI.
Kontrolovat pitot-statický systém kvůli netěsnosti.
Kontrolovat provoz směrového setrvačnicku.
Kontrolovat funkci meteorologického radaru.
Kontrolovat funkci dopplerovského radaru.
Kontrolovat funkci TCAS.
Kontrolovat funkci DME.
Kontrolovat funkci odpovídače ATC.
Kontrolovat funkci systému povelového řízení letu.
Kontrolovat funkci inerciálního navigačního systému.
Ukončit korekci kvadrantové chyby systému ADF.
Aktualizovat soubor dat systému optimalizace letu.
Kontrolovat cejchování pitot-statických přístrojů.
Kontrolovat cejchování systému hlášení tlakové výšky.
Systém zjišťování a odstraňování závad.
Kontrolovat systémy návěstidel.
Vyměnit kompas přímý/nepřímý.
Kontrolovat družicovou komunikaci (SATCOM).
Kontrolovat GPS.
Zkoušet AVM.

Kyslík

Prohlédnout kyslíkové vybavení na palubě.
Pročistit a doplnit kyslíkový systém.
Vyměnit regulátor.
Vyměnit generátor kyslíku.
Zkoušet kyslíkový systém posádky.
Vykonat kontrolu rozmístění automatického kyslíkového systému.

System zjišťování a odstraňování závad.

Pneumatické systémy

Vyměnit filtr.
Vyměnit uzavírací ventil vzduchu.
Vyměnit regulační ventil tlaku.
Vyměnit kompresor.
Doplnit odpařovač.
Seřídít regulátor.
Kontrolovat kvůli netěsnosti.
System zjišťování a odstraňování závad.

Podtlakové systémy

Prohlédnout podtlakový systém v souladu s AMM.
Vyměnit podtlaková čerpadla.
Kontrolovat/vyměnit filtry.
Seřídít regulátor.
System zjišťování a odstraňování závad.

Voda/odpad

Vyměnit vodní čerpadla.
Vyměnit kohout.
Vyměnit čerpadlo toalety.
Provést kontrolu funkčnosti ohřevu vody.
System zjišťování a odstraňování závad.
Prohlédnout uzavření klapky odpadní nádoby.

Centrální systém údržby (CMU)

Získat údaje z CMU.
Vyměnit CMU.
Provést kontrolu vestavěného zkušebního zařízení.
System zjišťování a odstraňování závad.

Konstrukce

Posouzení poškození.
Opravit kovový potah.
Opravit sklolaminát.
Opravit dřevěné části.
Opravit plátěný potah.
Obnovit plátěný potah řídicích ploch.
Ošetřit korozi.
Použít ochranné ošetření.

Dveře

Prohlédnout dveře pro cestující v souladu s AMM.
Sestavit/seřídít zajišťovací mechanismus.
Seřídít systém palubních schodů.
Kontrolovat provoz nouzových východů.
Zkoušet výstražný systém dveří.
System zjišťování a odstraňování závad.
Sejmout a zastavět dveře pro cestující v souladu s AMM.

Sejmout a zastavět nouzový východ v souladu s AMM.
Prohlédnout dveře nákladového prostoru v souladu s AMM.

Okna

Vyměnit čelní sklo.
Vyměnit odsuvné boční okénko.
Vyměnit okna kabiny.
Obnovit průhlednost.

Křídla

Opravit potah.
Obnovit plátěný potah křídla.
Vyměnit koncový oblouk.
Vyměnit žebra.
Vyměnit panel integrální palivové nádrže.
Provést kontrolu náběhu/vybavení.

Vrtule

Sestavit vrtuli po dopravě.
Vyměnit vrtuli.
Vyměnit reduktor.
Seřídít reduktor.
Vykonat statické kontroly funkce.
Kontrolovat provoz během chodu motoru na zemi.
Kontrolovat nastavení (vrtule).
Kontrolovat nastavení mikrospínačů.
Posouzení poškození listu v souladu s AMM.
Dynamicky vyvažovat vrtuli.
Systém zjišťování a odstraňování závad.

Hlavní rotory

Zastavět sestavu rotoru.
Vyměnit listy vrtule.
Vyměnit sestavu tlumičů.
Kontrolovat nastavení (rotoru).
Kontrolovat statické vyvážení.
Kontrolovat dynamické vyvážení.
Zjistit a odstranit závady.

Náhon rotoru

Vyměnit vzpěru.
Vyměnit převodové spojení.
Vyměnit spojku/prvek volného kola.
Vyměnit převodový řemen.
Zastavět hlavní reduktor.
Provést generální opravu hlavního reduktoru.
Kontrolovat snímače třísek v reduktoru.

Ocasní rotory

Zastavět sestavu rotoru.
Vyměnit vrtuli.

Zjistit a odstranit závady.

Náhon ocasního rotoru

Vyměnit kuželový reduktor.
Vyměnit univerzální spoje.
Provést generální opravu kuželového reduktoru.
Zastavět sestavu převodu.
Kontrolovat snímače třísk.
Kontrolovat/zastavět ložiska a závěsy.
Kontrolovat/provádět údržbu/provádět montáž flexibilních spojení.
Kontrolovat souosost hnacích hřídelí.
Zastavět a sestavit hnací hřídele.

Řízení letu vrtulníku

Zastavět unášecí desku.
Zastavět směšovací komoru.
Seřídít vedení úhlu nastavení.
Sestavit systém kolektivu.
Sestavit systém cyklíky.
Sestavit směrový systém.
Kontrolovat řízení kvůli montáži a zajištění.
Kontrolovat řízení kvůli ovládnání a citlivosti.
Systém zjišťování a odstraňování závad.

Pohonná jednotka

Sestavit ECU.
Vyměnit motor.
Opravit chladicí přepážku.
Opravit kryt motoru.
Seřídít klapky krytu motoru.
Opravit vadné zapojení.
Zjistit a odstranit závady.
Pomáhat při kontrole chodu motoru bez přívodu paliva.
Pomáhat při kontrole chodu motoru s přívodem paliva a bez zážehu.
Pomáhat při spouštění motoru (manuální režim).

Pístové motory

Sejmout/zastavět převodovou skříň.
Kontrolovat doběh klikové hřídele.
Kontrolovat světlost zdvihátka ventilu.
Kontrola komprese.
Vytáhnout zlomený šroub.
Zastavět heli-cívku pro opravu závitů.
Provést chod motoru na zemi.
Stanovit/kontrolovat referenční RPM.
Zjistit a odstranit závady.

Turbínové motory

Vyměnit modul.
Vyměnit lopatku dmychadla.
Provést prohlídku/boroskopickou kontrolu horkých částí.
Provést propláchnutí motoru/kompresoru.
Provést cyklus motoru bez přívodu paliva.

Motorová zkouška.
Stanovit vztažený výkon.
Provést diagnostiku tendence změn/porovnávací analýzu.
Zjistit a odstranit závady.

Palivo a řízení, pístové motory

Vyměnit motorem ovládané čerpadlo.
Seřídít AMC.
Seřídít ABC.
Zastavět karburátor/vstřikovač.
Seřídít karburátor/vstřikovač.
Vyčistit trysky vstřikovače.
Vyměnit hlavní vedení.
Kontrolovat nastavení plováku karburátoru.
Systém zjišťování a odstraňování závad.

Palivo a řízení, turbínové motory

Vyměnit FCU.
Vyměnit elektronickou řídicí jednotku motoru (FADEC).
Vyměnit měřicí jednotku paliva (FADEC).
Vyměnit motorem ovládané čerpadlo.
Čistit/zkoušet trysky paliva.
Čistit/vyměnit filtry.
Seřídít FCU.
Systém zjišťování a odstraňování závad.
Funkční zkouška FADEC.

Zapalovací systémy, pístové motory

Vyměnit magneto.
Vyměnit přerušovač zapalování.
Vyměnit svíčky.
Zkoušet svíčky.
Kontrolovat vodiče H.T.
Zastavět nové vodiče.
Kontrolovat časování.
Kontrolovat přemostění systému.
Systém zjišťování a odstraňování závad.

Zapalovací systémy, turbínové motory

Provést funkční zkoušku zapalovacího systému.
Kontrolovat žhavicí svíčky/zapalovací elektrody.
Kontrolovat vodiče H.T.
Kontrolovat zapalovací jednotku.
Vyměnit zapalovací jednotku.
Systém zjišťování a odstraňování závad.

Ovládání motoru

Sestavit páku palivové přípusti.
Sestavit řízení otáček.
Sestavit pákový kohout pro vysokotlakou směs.
Sestavit plynovou páku.
Kontrolovat řízení synchronizace (vícemot.).
Kontrolovat správnou montáž a zajištění.

Kontrolovat řízení kvůli rozsahu a směru pohybu.
Seřídít patku mikropsínačů.
Systém zjišťování a odstraňování závad.

Indikace/signalizace motoru

Vyměnit motorové přístroje.
Vyměnit teplocitné vložky pro měření teploty oleje.
Vyměnit termočlánky.
Kontrolovat cejchování.
Systém zjišťování a odstraňování závad.

Výfuk, pístové motory

Vyměnit výfukové těsnění.
Prohlédnout svařované opravy.
Provést tlakovou kontrolu topení kabiny.
Systém zjišťování a odstraňování závad.

Výfuk, turbínové motory

Vyměnit výstupní trysku.
Vyměnit sestavu ochranného pláště.
Zastavět vyvažovací plošky.
Prohlédnout/vyměnit obraceč tahu.
Vyměnit součást obraceče tahu.
Vyřadit z provozu/opětovně aktivovat obraceč tahu.
Provozní zkouška systému obraceče tahu.

Olej

Vyměnit olej.
Kontrolovat filtry.
Seřídít pojistný tlakový ventil.
Vyměnit olejovou nádrž.
Vyměnit olejové čerpadlo.
Vyměnit chladič oleje.
Vyměnit uzavírací ventil protipožární stěny.
Provést zkoušku doplnění oleje.
Systém zjišťování a odstraňování závad.

Spouštění

Vyměnit startér.
Vyměnit startovací relé.
Vyměnit startovací regulační ventil.
Kontrolovat otáčky při spouštění.
Systém zjišťování a odstraňování závad.

Turbínové, pístové motory

Vyměnit PRT.
Vyměnit turbo-dmychadlo.
Vyměnit tepelné štíty.
Vyměnit rozvod výfukových plynů.
Seřídít ovladač hustoty.

Vstřikování vody do motoru

Vyměnit vodní/metanolové čerpadlo.
Kontrolovat průtok vodního/metanolového systému.
Seřídít vodní/metanolovou řídicí jednotku.
Kontrolovat jakost tekutiny.
Systém zjišťování a odstraňování závad.

Příslušenství reduktoru

Vyměnit reduktor.
Vyměnit hnací hřídel.
Kontrolovat magnetické snímače třísek.

APU

Sejmutí/zástavba APU.
Sejmutí/zástavba aktuátoru vstupních usměrňovacích lopatek.
Provozní zkouška nouzového vypnutí APU.
Provozní zkouška APU.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK III**Vyhodnocení odborné způsobilosti: hodnocení a hodnotící osoby**

Tento Dodatek platí pro hodnocení odborné způsobilosti prováděné určenými hodnotícími osobami (a jejich kvalifikace).

1) Co znamená „odborná způsobilost“ a oblasti, na které se při hodnocení zaměřit

Hodnocení by se při měření odborné způsobilosti prostřednictvím vyhodnocení tří hlavních ukazatelů spojených s cíli výuky mělo soustředit na:

- znalosti;
- dovednosti;
- přístup.

Obvykle jsou znalosti hodnoceny zkouškou. Smyslem tohoto dokumentu není popsat proces zkoušení: tento materiál se zabývá zejména hodnocením „dovedností“ a „přístupu“ po výcviku zahrnujícím praktické části. Nicméně účastník výcviku potřebuje prokázat dostatečné znalosti pro výkon požadovaných úkolů.

„Přístup“ je nedělitelnou součástí „dovedností“, jelikož do velké míry přispívá k bezpečnému provádění úkolů.

Vyhodnocení odborné způsobilosti by mělo být založeno na cílech výuky výcviku, zejména na:

- (pozorovatelné) požadované výkonnosti. To zahrnuje, co se předpokládá, že bude účastník výcviku schopen dělat a jak se bude chovat na konci výcviku;
- (měřitelná) výkonnostní úroveň, které musí být dosaženo, aby se potvrdila úroveň odborné způsobilosti účastníka výcviku v podobě tolerancí, sebekontroly, omezení, rychlosti provádění nebo kvalitativních vyjádření; a
- podmínky, za kterých bude účastník výcviku prokazovat odbornou způsobilost. Podmínky sestávají z výcvikových metod, činitelů prostředí, situačních a regulačních činitelů.

Hodnocení by se mělo zaměřit na odbornou způsobilost týkající se typu letadla a jeho údržby, zahrnující (kromě jiného):

- Uvědomování si okolního prostředí (počínat si bezpečně, používat bezpečnostní opatření a předcházet nebezpečným situacím);
- Integraci systémů (prokázat porozumění vzájemného působení systémů letadla – určit, popsat, vysvětlit, naplánovat, provést);
- Znalosti a porozumění týkající se oblastí vyžadujících zvláštní důraz nebo novoty (oblasti příznačné pro typ letadla, sféry nepokryté Dodatkem I k Části-66, praktický výcvik prvků, který nelze poskytovat prostřednictvím simulačních zařízení, atd.);
- Využití zpráv a indikací (schopnost číst a interpretovat);
- Vyhledávání v dokumentaci letadla a zacházení s ní (určit příslušnou dokumentaci letadla, orientovat se v ní, provést a řídit se předepsanými postupy údržby);
- Provádění činností údržby (prokázat bezpečnou manipulaci s letadlem, motory, letadlovými celky a nástroji);
- Konečný stav letadla/detailní pohled a zprávu (aplikovat detailní pohled, iniciovat vhodné činnosti/následné kroky/záznamy ze zkoušení, vyplnit a podepsat záznamy/deníky údržby).

2) Jak hodnotit

Jak je jen proveditelné, měly by cíle hodnocení souviset s cíli výuky a úrovní potřebnou pro úspěšné složení; to znamená, že by měla být nastavena pozorovatelná kritéria pro měření výkonnosti, která by měla zůstat, jak je jen možné, objektivní.

Obecné charakteristiky efektivního hodnocení jsou: objektivní, flexibilní, přijatelný, vyčerpávající, konstruktivní, uspořádaný a promyšlený. Na závěr by účastník výcviku neměl mít pochybnosti, co udělal dobře, co udělal špatně a jak by se mohl zlepšit.

Níže je uveden (ne vyčerpávající) seznam otázek, které mohou být položeny, aby tak pomohly při hodnocení:

- Jaké jsou činitele úspěchu pro tuto práci?
- Jaké jsou typické charakteristiky správného chování pro daný úkol?
- Která kritéria by se měla sledovat?
- Jaká úroveň odbornosti se předpokládá?
- Je dostupný nějaký standard?
- Jaké je bodové ohodnocení pro úspěšné složení? Například:
 - Situace „úspěš-nejúspěš“;
 - Jak přidělit body? Minimální množství pro úspěšné složení;
 - „Musí znát a provést“ versus „Je dobré znát a provést“ versus „Nepředpokládat, že kandidát má být expert“.
- Minimální nebo maximální čas pro dosažení? Využívat čas prakticky a efektivně.
- Co když účastník výcviku neprojde? Kolikrát může účastník výcviku neuspět?
- Kdy a jak by měl být účastník výcviku připraven na hodnocení?
- Jaká míra posouzení instruktorem mimo spolupráci s účastníkem výcviku je potřebná během fáze hodnocení?

Hodnocení může být:

- diagnostické (před kurzem), formativní (přesměrování kurzu na oblasti, kde je třeba přidat) nebo sumarizující (částečné nebo závěrečné hodnocení);
- prováděno úkol za úkolem, jako hodnocení skupiny úkolů nebo jako závěrečné hodnocení.

Jedním způsobem by mohlo být počáteční hodnocení sebe sama provedené účastníkem výcviku, poté prodiskutování oblastí, kde se liší pohledy účastníka výcviku a hodnotících osob, za účelem:

- rozvoje návyků sebehodnocení;
- provést hodnocení přijatelněji a srozumitelněji pro obě strany.

Cvičení se „zaškrťáváním políček“ by bylo bezúčelné. Praxe ukázala, že hodnotící archy se z velké části v průběhu času přeměnily v hodnocení skupin „dovedností“, protože v praxi takové věci nakonec ubírají na výcviku a hodnocení, kterému měly původně sloužit: hodnotit v časovém okamžiku, povzbudit a dát směr potřebám výcviku, zlepšit bezpečnost a konečně kvalifikovat osoby pro výkon jejich povinností.

Navíc by v průběhu procesu hodnocení mělo být vhodně zváženo mnoho dalších ohledů, jako je stres a okolní podmínky, složitost zkoušky, historie hodnocení (jako zřejmé pokroky nebo náhlý neočekávaný slabý výkon ze strany účastníka výcviku), množství času potřebné k upevnění odborné způsobilosti, atd.

Všechny tyto důvody kladou větší důraz na hodnotící osobu a zvýrazňují funkci schválení organizace.

3) Kdo by měl hodnotit

Pro získání kvalifikace by hodnotící osoba měla:

- Být zběhlá a mít dostatečnou praxi nebo znalosti co se týče:
 - lidské výkonnosti a kultury bezpečnosti;
 - typu letadla (nezbytné mít práva osvědčujícího personálu v případě vydávání CRS);
 - dovedností pro výcvik/vyučování/zkoušení;
 - výcvikových pomůcek/prostředků k použití;
- Rozumět cíli a obsahu praktických částí výcviku, který je hodnocen;
- Mít mezilidské dovednosti k řízení procesu hodnocení (profesionálnost, upřímnost, objektivita a nestrannost, analytické dovednosti, smysl pro posouzení, flexibilita, schopnost pro vyhodnocování zpráv inspektora nebo instruktora, zvládnutí reakcí účastníka výcviku na neúspěšné hodnocení v rámci kulturního prostředí, být konstruktivní, atd.);
- Být konečně navržen organizací k provádění hodnocení.

Role mohou být kombinovány pro:

- hodnotící osobu a instruktora praktických částí výcviku pro získání typové kvalifikace; nebo
- hodnotící osobu a inspektora pro zácvik na pracovišti

pod podmínkou, že cíle spojené s každou rolí jsou jasně pochopeny a že odborná způsobilost a kritéria kvalifikace v souladu s postupy společnosti jsou splněny pro obě funkce. Kdykoli je to možné (v závislosti na velikosti organizace), doporučuje se rozdělit si role (dvě různé osoby), aby byl vyloučen konflikt zájmů.

Pokud nejsou funkce kombinovány, měla by být jasně chápána role každé funkce.

]

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

AMC a GM k Části 147

* AMC a GM k Části 147 byly rozhodnutím výkonného ředitele č. 2012/004/R kompletně převydány.

[**Přijatelné způsoby průkazu / Poradenský materiál k Části-147****OBSAH**

AMC 147.1	—	147 – 1
ODDÍL A	TECHNICKÉ POŽADAVKY	147.A – 1
GM 147.A.10	Obecně	147.A – 1
AMC 147.A.15	Žádost	147.A – 1
AMC 147.A.100(i)	Požadavky na provozní prostory	147.A – 1
GM 147.A.100(i)	Požadavky na provozní prostory	147.A – 1
AMC 147.A.105	Požadavky na personál	147.A – 1
AMC 147.A.105(b)	Požadavky na personál	147.A – 1
GM 147.A.105(c)	Požadavky na personál	147.A – 2
AMC 147.A.105(f)	Požadavky na personál	147.A – 2
GM 147.A.105(f)	Požadavky na personál	147.A – 2
GM 147.A.105(g)	Požadavky na personál	147.A – 2
AMC 147.A.105(h)	Požadavky na personál	147.A – 2
GM 147.A.105(h)	Požadavky na personál	147.A – 2
AMC 147.A.110	Záznamy o instruktorech, examinátorech a osobách hodnotících praktické dovednosti	147.A – 2
GM 147.A.110	Záznamy o instruktorech, examinátorech a osobách hodnotících praktické dovednosti	147.A – 3
GM 147.A.115(a)	Vybavení pro výuku	147.A – 3
AMC 147.A.115(c)	Vybavení pro výuku	147.A – 3
AMC 147.A.120(a)	Studijní materiál pro výcvik údržby	147.A – 3
AMC 147.A.130(b)	Výcvikové postupy a systém jakosti	147.A – 3
GM 147.A.130(b)	Výcvikové postupy a systém jakosti	147.A – 4
AMC 147.A.135	Zkoušky	147.A – 4
GM 147.A.135	Zkoušky	147.A – 5
AMC 147.A.140	Výklad organizace pro výcvik údržby	147.A – 5
AMC 147.A.145(d)	Práva organizace pro výcvik údržby	147.A – 5
GM 147.A.145(d)	Práva organizace pro výcvik údržby	147.A – 5
GM 147.A.145(d)3	Práva organizace pro výcvik údržby	147.A – 6
AMC 147.A.145(f)	Práva organizace pro výcvik údržby	147.A – 6
AMC 147.A.200(b)	Schválený kurz základního výcviku	147.A – 6
AMC 147.A.200(d)	Schválený kurz základního výcviku	147.A – 6
AMC 147.A.200(f)	Schválený kurz základního výcviku	147.A – 6
AMC 147.A.200(g)	Schválený kurz základního výcviku	147.A – 7
AMC 147.A.205	Zkoušky základních teoretických znalostí	147.A – 7
AMC 147.A.210(a)	Hodnocení základních praktických dovedností	147.A – 7
AMC 147.A.210(b)	Hodnocení základních praktických dovedností	147.A – 7
AMC 147.A.300	Typový výcvik/zácvik na letadlo	147.A – 8
ODDÍL B	POSTUPY PRO PŘÍSLUŠNÉ ÚŘADY	147.B – 1
AMC 147.B.10(a)	Příslušný úřad	147.B – 1
AMC 147.B.10(b)	Příslušný úřad	147.B – 1
AMC 147.B.10(c)	Příslušný úřad	147.B – 2
AMC 147.B.20	Uchovávání záznamů	147.B – 2
AMC 147.B.110(a)	Postup pro vydávání a změny oprávnění	147.B – 2
AMC 147.B.110(b)	Postup pro vydávání a změny oprávnění	147.B – 2

GM 147.B.110	Postup pro vydávání a změny oprávnění	147.B – 2
AMC 147.B.120(a)	Postup zachování platnosti oprávnění	147.B – 4
AMC 147.B.130(b)	Nálezy	147.B – 4
AMC k Dodatku II k Části-147	Oprávnění organizace pro výcvik údržby podle Přílohy IV (Část-147)	AMC k Dod. II – 1
AMC k Dodatku III k Části-147	Osvědčení o uznání podle Přílohy IV (Část-147) – Formuláře 148 a 149 EASA	AMC k Dod. III – 1
DODATKY K AMC k ČÁSTI-147		
Dodatek I	Výklad organizace pro výcvik údržby (MTOE)	Dod. I – 1
Dodatek II	Formulář 4 EASA	Dod. II – 1
Dodatek III	Formulář 22 EASA	Dod. III – 1
Dodatek IV	Formulář 12 EASA	Dod. IV – 1

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

[**PŘÍLOHA V**
PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU / PORADENSKÝ MATERIÁL K ČÁSTI-147

AMC 147.1

Příslušným úřadem může být ministerstvo, vnitrostátní letecký úřad, nebo jakýkoliv letecký orgán jmenovaný členským státem a se sídlem v tomto členském státě. Členský stát může jmenovat více než jeden příslušný úřad, aby pokryl různé oblasti odpovědnosti, pokud rozhodnutí o jmenování obsahuje seznam kompetencí každého úřadu a pro každou danou oblast existuje pouze jeden odpovědný příslušný úřad.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ODDÍL A

TECHNICKÉ POŽADAVKY

GM 147.A.10 Obecně

Taková organizace může provádět svou obchodní činnost z více než jednoho sídla a může být držitelem více než jednoho oprávnění podle nějaké Části.

AMC 147.A.15 Žádost

Formulář žádosti by měl obsahovat informace požadované na formuláři 12 EASA.

AMC 147.A.100(i) Požadavky na provozní prostory

1. Pro schválené základní kurzy výcviku údržby to znamená, být držitelem a zajišťovat dostatečný přístup ke kopiím veškerých Částí a dokumentů národního leteckého práva, příkladů typických příruček pro údržbu letadla a servisních bulletinů, příkazů k zachování letové způsobilosti, záznamů letadla a letadlového celku, uvolňující dokumentace, příruček postupů a programů údržby letadla.
2. S výjimkou Částí a národních leteckých předpisů by měla zbývající dokumentace představovat typické příklady jak pro velká, tak malá letadla a pokrývat jak letouny, tak vrtulníky, co je použitelné. Dokumentace avioniky by měla pokrývat reprezentativní rozsah dostupného vybavení. Veškerá dokumentace by měla být pravidelně kontrolována a aktualizována.

GM 147.A.100(i) Požadavky na provozní prostory

V případě, že organizace má existující knihovnu předpisů, příruček a dokumentace požadované jinou Částí, není nezbytné kopírovat takové vybavení za předpokladu, že přístup žáků bude pod řízeným dohledem.

AMC 147.A.105 Požadavky na personál

1. Větší organizace pro výcvik údržby (organizace s kapacitou, která poskytuje výcvik 50 nebo více žákům) by měla jmenovat vedoucího výcviku s odpovědností za každodenní vedení organizace výcviku. Taková osoba by mohla být také odpovědným vedoucím. Kromě toho, by měla organizace jmenovat vedoucího jakosti s odpovědností za vedení systému jakosti, jak je stanoveno v bodě 147.A.130(b) a vedoucího zkoušek s odpovědností za vedení příslušného systému zkoušek podle Části-147 Hlavy C nebo Hlavy D. Taková(é) osoba(y) může(mohou) být také instruktorem nebo examínátorem.
2. Menší organizace pro výcvik údržby (organizace s kapacitou, která poskytuje výcvik méně než 50 žákům) mohou sloučit jakékoliv nebo veškeré pozice podle pododstavce (1) za předpokladu ověření příslušným úřadem a pod podmínkou, že je přesvědčen, že veškeré funkce mohou být řádně prováděny při tomto sloučení.
3. Pokud je organizace oprávněná v souvislosti s jinými Částmi, které stanovují některé podobné funkce, potom mohou být tyto funkce sloučeny.

AMC 147.A.105(b) Požadavky na personál

S výjimkou odpovědného vedoucího, by měl být formulář 4 EASA vyplněn každou jmenovanou osobou na postavení požadovanou bodem 147.A.105(b). Příklad formuláře 4 EASA je uveden v Dodatku II k AMC.

GM 147.A.105(c) Požadavky na personál

Organizace pro výcvik údržby by měla mít základnu zaměstnanců v trvalém pracovním poměru k zajištění minimálního zamýšleného rozsahu výcviku údržby, ale může uzavřít smlouvu na částečný úvazek s instruktory pro předměty, které jsou vyučovány pouze příležitostně.

AMC 147.A.105(f) Požadavky na personál

Jakákoliv osoba schválená v souladu s platnými národními leteckými předpisy před vstupem v platnost Části-147 může být nadále považována za schválenou v souladu s bodem 147.A.105(f).

Odstavec 3 Dodatku III k AMC k Části-66 poskytuje kritéria pro stanovení kvalifikace hodnotících osob.

GM 147.A.105(f) Požadavky na personál

Doporučuje se, aby potenciální instruktoři absolvovali výcvik v metodách výuky.

GM 147.A.105(g) Požadavky na personál

Examinátoři by měli prokázat jasné porozumění zkušebními kritériím, které požaduje Část-66, a měli by mít zodpovědný přístup k provádění zkoušek, tak aby byla zajištěna nejvyšší bezúhonnost.

AMC 147.A.105(h) Požadavky na personál

Aktualizace výcviku by měla být provedena během 35 hodin, ale může být přizpůsobena rozsahu výcviku organizace a konkrétnímu inspektorovi/examinátorovi.

GM 147.A.105(h) Požadavky na personál

1. Záznamy by měly ukázat pro každého instruktora/examinátora, kdy byl obnovovací výcvik plánován a kdy se uskutečnil.
2. Obnovovací výcvik může být rozdělen na více než jednu část během 24 měsíců a může zahrnovat takové činnosti, jako je přítomnost na příslušných přednáškách a sympoziích.

AMC 147.A.110 Záznamy o instruktorech, examinátorech a osobách hodnotících praktické dovednosti

1. V záznamu, který se týká každého instruktora, examinátora a osoby hodnotící praktické dovednosti, by měly být uchovávány následující minimální informace týkající se rozsahu činnosti:
 - (a) Jméno;
 - (b) Datum narození;
 - (c) Osobní číslo;
 - (d) Praxe;
 - (e) Kvalifikace;
 - (f) Předěšlý výcvik (před nástupem);
 - (g) Následný výcvik;
 - (h) Rozsah činnosti;
 - (i) Datum zahájení pracovního poměru/uzavření pracovní smlouvy;
 - (j) Podle vhodnosti – datum ukončení pracovního poměru/pracovní smlouvy.

2. Záznamy mohou být uchovávány v jakémkoliv formátu, ale měly by být řízeny systémem jakosti organizace.
3. Přístup k systému by mělo mít minimum oprávněných osob, aby záznamy nemohly být měněny nepovoleným způsobem a aby neoprávněné osoby neměly přístup k důvěrným záznamům.
4. Příslušný úřad je oprávněnou osobou, pokud vyšetřuje systém záznamů z důvodu prvního oprávnění a jeho zachování nebo pokud má příslušný úřad důvod pochybovat o schopnostech příslušné osoby.

GM 147.A.110 Záznamy o instruktorech, examinátorech a osobách hodnotících praktické dovednosti

Instruktorům, examinátorům teoretických znalostí a osobám hodnotícím praktické dovednosti by měly být poskytnuty kopie jejich záznamů praxe/doporučení.

GM 147.A.115(a) Vybavení pro výuku

1. Syntetická výcviková zařízení jsou pracující modely konkrétních systémů nebo letadlových celků a zahrnují počítačovou simulaci.
2. Syntetické výcvikové zařízení je považováno za přínosné pro složité systémy a pro účely diagnostiky poruchy.

AMC 147.A.115(c) Vybavení pro výuku

1. Přiměřený výběr letadlových částí znamená přiměřený ve vztahu ke konkrétnímu předmětovému modulu nebo podmodulu Části-66, který má být vyučován. Například pro modul turbínových motorů by mělo být požadováno poskytnutí dostatečného množství součástí z rozdílných typů turbínových motorů, aby bylo ukázáno, jak takové součásti vypadají, jaké jsou kritické oblasti z pohledu údržby, a aby byla dána možnost dokončení nácviku demontáže/montáže.
2. Přiměřený výběr letadel, motorů, letadlových částí a vybavení avioniky znamená přiměřený ve vztahu ke konkrétnímu předmětovému modulu nebo podmodulu Části-66, který má být vyučován. Například pro výcvik avioniky kategorie B2 by měl být požadován, kromě jiného vybavení, přístup k alespoň jednomu typu zastavěného systému automatického řízení letu a systému řízení letu tak, aby mohla být sledována údržba a funkce systému, a to z důvodu kompletnějšího porozumění ze strany žáků v pracovním prostředí.
3. „Přístup“ může být vysvětlován, společně s požadavky na provozní prostory podle bodu 147.A.100 (d) tak, že může být uzavřena dohoda s oprávněnou organizací k údržbě podle Části-145, aby byl umožněn přístup k takovým součástem, atd.

AMC 147.A.120(a) Studijní materiál pro výcvik údržby

Poznámky, schémata a jakýkoliv jiný výukový materiál by měl být správný. V případě, že není poskytována změnová služba, mělo by být na tento fakt písemně upozorněno.

AMC 147.A.130(b) Výcvikové postupy a systém jakosti

1. Postup nezávislého auditu by měl zajistit, že veškeré stránky vyhovění Části-147 budou kontrolovány alespoň jednou každých 12 měsíců a audit může být proveden jako jeden úplný samostatný výkon nebo rozdělen v rámci období 12 měsíců v souladu s plánem.
2. U malých organizací pro výcvik údržby mohou být na činnosti nezávislého auditu uzavřeny smlouvy s jinou organizací pro výcvik údržby oprávněnou podle Části-147 nebo s příslušnou

osobou, která je přijatelná pro příslušný úřad. V případě, že si malá organizace pro výcvik údržby zvolí uzavřít smlouvu na činnosti nezávislého auditu, je toto podmíněno tím, že má být audit proveden každých 12 měsíců, s tím, že jeden takový audit má být neohlášený.

3. V případě, že je organizace také oprávněná podle jiné Části, která vyžaduje systém jakosti, potom mohou být takové systémy jakosti sloučeny.
4. Pokud jsou výcvik nebo zkoušky prováděny pod systémem řízení, který je předmětem subdodavatelské smlouvy:
 - (i) měl by být stanoven postup před auditem, podle něhož by měla organizace pro výcvik údržby oprávněná podle Části-147 provést audit budoucího subdodavatele, aby určila, zda se služby subdodavatele shodují se smyslem Části-147.
 - (ii) opakovaný audit by měl být proveden alespoň jednou za 12 měsíců, aby se zajistilo stálé vyhovění úrovni podle Části-147
 - (iii) postup řízení subdodavatele by měl zaznamenávat audity subdodavatele a mít plán následných nápravných opatření.
5. Nezávislost auditu by měla být prokázána tak, že vždy bude zajištěno, že audit neprovádí osoba odpovědná za činnost nebo postup, který má být kontrolován.

GM 147.A.130(b) Výcvikové postupy a systém jakosti

1. Hlavním účelem systému jakosti je umožnit organizaci pro výcvik, aby se přesvědčila, že je schopna poskytovat výcvikem řádně připravené žáky a že organizace trvale plní požadavky Části-147.
2. Nezávislý audit je proces běžných namátkových kontrol ve všech ohledech na schopnost organizace pro výcvik provádět veškerý výcvik a zkoušky na požadované úrovni. To představuje přehled o celkovém systému výcviku a nenahrazuje potřebu instruktorů k zajištění, že provádějí výcvik na požadované úrovni.
3. Zpráva, která popisuje, co bylo kontrolováno a jakékoliv z toho vyplývající nálezy, by měla být vytvořena z každého auditu. Zpráva by měla být zaslána dotčenému(ým) oddělení(oddělení) z důvodu nápravného opatření, které udává cílová data pro nápravné opatření. Možná cílová data nápravného opatření mohou být projednána s dotčeným(i) oddělení(m)i před tím, než oddělení kvality tato data potvrdí ve zprávě. Dotčené(á) oddělení by mělo(a) odstranit jakékoliv nálezy a informovat o tomto odstranění oddělení jakosti.
4. Velké organizace pro výcvik (organizace s kapacitou, která poskytuje výcvik 50 nebo více žákům) by měly mít specializovanou skupinu pro audit jakosti, jejímž jediným úkolem je provádět audity, vytvářet zprávy o nálezech a sledovat, aby bylo zajištěno, že nálezy jsou odstraňovány. Pro malé organizace (organizace s kapacitou, která poskytuje výcvik méně než 50 žákům) je přijatelné použití příslušného personálu z jedné sekce/oddělení, která(é) není odpovědná(é) za úkol nebo postup kontroly sekce/oddělení, která(é) je odpovědným subjektem za celkové plánování a provedení, které je pod řízením vedoucího jakosti.
5. Systém kontroly vedení a sledování by neměl být smluvně vázán na osoby mimo organizaci. Hlavní úkol je zajistit, že veškeré výsledné nálezy nezávislého auditu jsou včas odstraněny, a umožnit odpovědnému vedoucímu, aby byl stále náležitě informován o stavu vyhovění. Nezávisle na odstraňování nálezů by měl odpovědný vedoucí uspořádat běžné schůzky z důvodu kontroly postupu odstraňování, kromě toho ve velkých organizacích může být těmito schůzkami pověřen ze dne na den vedoucí jakosti, pokud se odpovědný vedoucí alespoň jednou ročně účastní setkání se zapojenými nadřízenými pracovníky z důvodu kontroly celkového provedení.

AMC 147.A.135 Zkoušky

1. Zkoušky mohou být prováděny na počítači nebo tiskopisu nebo na kombinaci obou.
2. Platné otázky použité pro konkrétní zkoušku by měly být určeny examinátoři.

GM 147.A.135 Zkoušky

Příslušný úřad rozhodne, kdy nebo jestli vůbec může být nezpůsobilý examinátor znovu obsazen do své funkce.

AMC 147.A.140 Výklad organizace pro výcvik údržby

1. Doporučenou strukturu výkladu zahrnuje Dodatek I.
2. Pokud je organizace pro výcvik údržby oprávněná v souladu s jinou Částí, která také požaduje výklad, může být výklad požadovaný jinou Částí ve formě založené na výkladu organizace pro výcvik údržby ve sloučeném dokumentu, pokud jiný výklad obsahuje informace požadované v bodě 147.A.140 a je uveden rejstřík propojovacích odkazů na základě Dodatku I.
3. Pokud je výcvik nebo zkouška prováděna v rámci subdodavatelského systému řízení, měl by výklad organizace pro výcvik údržby obsahovat specifický postup pro řízení subdodavatelů podle Dodatku I, položky 2.18 a navíc seznam subdodavatelů, jak požaduje bod 147.A.140(a)12 a jak je podrobně popsáno v Dodatku I, položce 1.7.
4. Příslušný úřad může schválit přenesený systém pro schválení výkladu pro veškeré změny, jiné než ty, které ovlivňují oprávnění.

AMC 147.A.145(d) Práva organizace pro výcvik údržby

1. Pokud je výcvik nebo zkouška prováděna v rámci subdodavatelského systému řízení, to znamená, že během takového výcviku nebo zkoušky bylo oprávnění podle Části-147 dočasně rozšířeno, aby zahrnovalo subdodavatele. Z tohoto důvodu vyplývá, že by části subdodavatelových provozních prostor, členové personálu a postupy vztahující se k žákům organizace oprávněné pro výcvik údržby měli během tohoto výcviku nebo zkoušky splňovat požadavky Části-147 a organizace podle Části-147 je stále odpovědná za zajištění, že jsou tyto požadavky plněny.
2. Není požadováno, aby organizace pro výcvik údržby oprávněná podle Části-147 měla úplné provozní prostory a doplněný personál pro výcvik, který může být předmětem subdodavatelské smlouvy, ale měla by mít vlastní odborné znalosti, aby určila, že subdodavatel plní normy podle Části-147. Zvláštní pozornost by měla být věnována zajištění, že výcvik, který je prováděn, splňuje také požadavky Části-66 a letecké technologie jsou vhodné.
3. Smlouva mezi organizací pro výcvik údržby oprávněnou podle Části-147 a subdodavatelem by měla obsahovat:
 - zajištění práva přístupu k subdodavateli pro Agenturu a příslušný úřad;
 - zajištění, že subdodavatel bude informovat organizaci pro výcvik údržby oprávněnou podle Části-147 o jakékoliv změně, která by mohla ovlivnit její oprávnění, před tím, než k této změně dojde.

GM 147.A.145(d) Práva organizace pro výcvik údržby

1. Postup před auditem by se měl zaměřit na stanovení vyhovění úrovni výcviku a zkoušek stanovených v Části-147 a Části-66.
2. Základní důvod pro povolení organizaci pro výcvik údržby oprávněné podle Části-147 uzavřít subdodavatelskou smlouvu na určité základní teoretické výcvikové kurzy, je schválení organizace pro výcvik údržby, která nemůže poskytnout kapacitu pro poskytování kurzů pro všechny moduly podle Části-66.

3. Důvod pro povolení uzavírání subdodavatelských smluv pouze na výcvikové moduly 1 až 6 a 8 až 10 je ten, že většina souvisejících předmětů může být obecně vyučována také organizacemi pro výcvik, které nejsou specializovány na údržbu letadel a nezabývají se částí praktického výcviku, jak je stanovena v bodě 147.A.200. Naopak výcvikové moduly 7 a 11 až 17 jsou specifické pro údržbu letadel a zahrnují část praktického výcviku, jak je stanovena v bodě 147.A.200. Význam možnosti „uzavírání omezených subdodavatelských smluv“, jak je stanoveno v bodě 147.A.145, je udělit oprávnění podle Části-147 pouze těm organizacím, které mají samy kapacitu alespoň pro vyučování specifických oblastí údržby letadel.

GM 147.A.145(d)3 Práva organizace pro výcvik údržby

V případě typového výcviku a zkoušek je důvod pro povolení subdodavatelských smluv pouze pro pohonné jednotky a systémy avioniky ten, že související předměty mohou být obecně poskytovány také určitými organizacemi specializovanými v těchto oblastech, jako jsou držitel typového osvědčení pohonné jednotky nebo OEM (subdodavatelé základního vybavení) těchto systémů avioniky. V takových případech by měl kurz typového výcviku ozřejmit, jak a kým jsou řešena vzájemná propojení s drakem (subdodavatelskou organizací nebo samotnou organizací podle Části-147).

AMC 147.A.145(f) Práva organizace pro výcvik údržby

Pokud je organizace oprávněná k poskytování výcviku základních teoretických znalostí nebo typového výcviku rovněž oprávněná k poskytování typové zkoušky v případech, kdy se typový výcvik nepožaduje, měly by být příslušné postupy vypracovány a schváleny v MTOE, včetně:

- vytváření a provádění typové zkoušky;
- kvalifikace examinatorů a jejich platnosti.

Zvláště by měl být kladen důraz na takovou zkoušku, která se neprovádí pravidelně nebo pokud se examinatori běžně nezabývají letadly nebo činnostmi s technologií odpovídající typu letadla, který je předmětem zkoušky. Příkladem by mohl být případ organizace poskytující výcvik základních teoretických znalostí pouze pro průkazy způsobilosti kategorie B1.1. Tato organizace by měla zdůvodnit, jak provádějí typové zkoušky pro vrtulníky s jedním pístovým motorem v případě průkazu způsobilosti kategorie B1.4.

AMC 147.A.200(b) Schválený kurz základního výcviku

Každý kurz základního výcviku kategorie nebo podkategorie průkazu způsobilosti může být rozdělen do modulů nebo podmodulů znalostí a může být spojován s částmi praktického výcviku, vzhledem k požadovaným časovým faktorům podle bodů 147.A.200(f) a (g), které mají být splněny.

AMC 147.A.200(d) Schválený kurz základního výcviku

1. V případě, že organizace pro výcvik údržby oprávněná podle Části-147 uzavře smlouvu na provedení praktického výcviku buď celého nebo částečného s další organizací v souladu s bodem 147.A.100(d), měla by zmíněná organizace zajistit, že jsou části praktického výcviku řádně prováděny.
2. Alespoň 30 % praktického výcviku by mělo být prováděno ve skutečném pracovním prostředí údržby.

AMC 147.A.200(f) Schválený kurz základního výcviku

1. Kvůli dodržování pedagogických zásad a zásad lidských činitelů, by maximální počet hodin výcviku za den pro teoretický výcvik neměl být více než 6 hodin. Hodina výcviku znamená 60 minut výuky bez jakýchkoliv přestávek, zkoušky, opakování, přípravy a návštěvy letadla. Ve výjimečných případech může příslušný úřad povolit odchylku od tohoto standardu, pokud je jasně odůvodněno, že navrhovaný počet hodin vychází z pedagogických zásad a zásad lidských činitelů. Tyto zásady jsou zvláště důležité v těch případech, kdy:

- Je teoretický a praktický výcvik prováděn zároveň;
 - Je zároveň prováděn výcvik a běžné povinnosti údržby/učňovská praxe.
2. Minimální délka účasti účastníka výcviku pro splnění cílů kurzu by neměla být méně než 90 % hodin výuky. Aby byla splněna minimální délka účasti, může být organizací k výcviku poskytován dodatečný výcvik. Pokud není splněna minimální účast stanovená pro kurz, nemělo by být osvědčení o uznání vydáno.

AMC 147.A.200(g) Schválený kurz základního výcviku

Typické délky trvání přeškolení jsou uvedeny níže:

- (a) Schválený kurz základního výcviku k získání přeškolení z platného průkazu způsobilosti podle Části-66 pro kategorii A1 na podkategorii B1.1 nebo B2 by neměl trvat méně než 1 600 hodin a pro získání přeškolení z platného průkazu způsobilosti podle Části-66 pro kategorii A1 na podkategorii B1.1 spojenou s B2 by neměl trvat méně než 2 200 hodin. Kurz by měl obsahovat z 60–70 % výcvik teoretických znalostí.
- (b) Schválený kurz základního výcviku k získání přeškolení z platného průkazu způsobilosti podle Části-66 pro podkategorii B1.1 na B2 nebo kategorii B2 na B1.1 by neměl trvat méně než 600 hodin a měl by obsahovat z 80–85 % výcvik teoretických znalostí.
- (c) Schválený kurz základního výcviku k získání přeškolení z platného průkazu způsobilosti podle Části-66 pro pod-kategorii B1.2 na pod-kategorii B1.1 by neměl trvat méně než 400 hodin a měl by obsahovat z 50–60 % výcvik teoretických znalostí.
- (d) Schválený kurz základního výcviku k získání přeškolení z platného průkazu způsobilosti podle Části-66 pro jednu podkategorii A na jinou podkategorii A by neměl trvat méně než 70 hodin a měl by obsahovat z 30–40 % výcvik teoretických znalostí.

AMC 147.A.205 Zkoušky základních teoretických znalostí

Příslušný úřad může souhlasit s tím, že organizace pro výcvik údržby oprávněná podle Části-147 může provádět zkoušky žáků, kteří nenavštěvovali schválený kurz základního výcviku ve zmíněné organizaci.

AMC 147.A.210(a) Hodnocení základních praktických dovedností

V případě, že organizace pro výcvik údržby oprávněná podle Části-147 uzavře smlouvu na provedení praktického výcviku buď celého nebo částečného s další organizací v souladu s bodem 147.A.100(d) a vybere si jmenované osoby hodnotící praktické dovednosti z další organizace, měla by zmíněná organizace zajistit, že jsou hodnocení základních praktických dovedností řádně prováděna.

AMC 147.A.210(b) Hodnocení základních praktických dovedností

Hodnocení „prospěl“ by mělo být uděleno každému žákovi, pokud je osoba hodnotící praktické dovednosti přesvědčena, že žák splňuje kritéria podle bodu 147.A.200(e). To znamená, že žák prokázal způsobilost používat příslušné nářadí/vybavení/zkušební vybavení tak, jak stanovuje výrobce nářadí/vybavení/zkušebního vybavení, a používat příručky pro údržbu, že žák může provést požadovanou prohlídku/zkoušení bez přehlédnutí jakýchkoliv závad, může snadno určit umístění letadlových celků a je způsobilý provést správnou demontáž/montáž/seřízení takových letadlových celků. Od žáka se pouze požaduje provedení dostatečného množství prohlídek/zkoušení a demontáží/montáží/seřízení letadlového celku, aby prokázal způsobilost. Žák by měl také prokázat, že pochopil potřebu zajištění podmínek pro čisté pracovní prostředí a dodržování bezpečnostních opatření pro žáka i výrobek. Kromě toho by měl žák prokázat odpovědný přístup k letové bezpečnosti a letové způsobilosti letadla.

Dodatek III k AMC k Části-66 poskytuje kritéria pro hodnocení odborné způsobilosti prováděné určenými hodnotícími osobami (a jejich kvalifikace).

AMC 147.A.300 Typový výcvik/zácvik na letadlo

Typový výcvik na letadlo může být dále rozdělen na kurzy typového výcviku na drak a/nebo pohonnou jednotku a/nebo systémy avioniky/elektrické systémy. Organizace pro výcvik údržby oprávněná podle Části-147 může být oprávněná k provádění pouze typového výcviku na drak, pouze typového výcviku na pohonnou jednotku, nebo pouze typového výcviku na systémy avioniky, nebo pro jakoukoliv jejich kombinaci.

1. Kurz typového výcviku na drak znamená kurz typového výcviku zahrnující veškeré příslušné konstrukce a elektrické a mechanické systémy letadla, kromě pohonné jednotky.
2. Kurz typového výcviku na pohonnou jednotku znamená kurz typového výcviku na základním motoru (bez pomocných agregátů), včetně sestavení až po rychlou výměnu pohonné jednotky.
3. Vzájemné propojení systémů motoru/draku by mělo být součástí buď kurzu typového výcviku na drak nebo na pohonnou jednotku. V některých případech, jako je všeobecné letectví, může být vhodnější pokrýt vzájemné propojení v rámci kurzu na drak, vzhledem k velké různorodosti letadel, která mohou mít zastavěna daný stejný typ motoru.
4. Kurz typového výcviku na systémy avioniky/elektrické systémy znamená typový výcvik na systémy avioniky a elektrické systémy pokryté, ale neomezující se na kapitoly ATA (Air Transport Association) 22, 23, 24, 25, 27, 31, 33, 34, 42, 44, 45, 46, 73 a 77 nebo rovnocenné.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ODDÍL B**POSTUPY PRO PŘÍSLUŠNÉ ÚŘADY****AMC 147.B.10(a) Příslušný úřad**

1. Při rozhodnutí o požadované organizační struktuře by měl příslušný úřad přezkoumat počet osvědčení, která mají být vydána, počet a velikost organizací oprávněných k výcviku údržby podle Části-147 v rámci členského státu, stejně jako úroveň činnosti civilního letectví, počet a složitost letadel a velikost leteckého průmyslu členského státu.
2. Příslušný úřad by měl zachovat účinné řízení důležitých úkolů dozoru a nepřidělit je takovým způsobem, aby organizace podle Části-147 ve skutečnosti řídily samy sebe ve věcech letové způsobilosti.
3. Uspořádání organizační struktury by mělo zajistit, že se při různých úkolech a povinnostech příslušného úřadu nespolehá na jednotlivce. To znamená, že zachování a nenarušení splnění těchto úkolů a povinností příslušného úřadu by mělo být zaručeno také v případě onemocnění, úrazu nebo nepřítomnosti jednotlivých zaměstnanců.

AMC 147.B.10(b) Příslušný úřad

1. Osoby provádějící dozor příslušného úřadu by měly mít:
 - 1.1 praktické zkušenosti a odbornou znalost v uplatňování leteckých bezpečnostních standardů a provozních bezpečnostních postupů;
 - 1.2 úplné znalosti:
 - a. příslušných částí prováděcích předpisů, certifikačních specifikací a poradenských materiálů;
 - b. postupů příslušného úřadu;
 - c. práv a povinností osoby provádějící dozor;
 - d. systémů jakosti;
 - e. řízení zachování letové způsobilosti.
 - 1.3 výcvik v postupech auditu;
 - 1.4 pět let praxe, aby jim byl dán souhlas pracovat jako osoba provádějící dozor nezávisle/samostatně. Ta může zahrnovat praxi získanou během výcviku k získání kvalifikace podle pododstavce 1.5;
 - 1.5 příslušné vysokoškolské vzdělání nebo kvalifikaci v údržbě letadel nebo výcviku. „Příslušné vysokoškolské vzdělání“ znamená vysokoškolské vzdělání ze studia letectví, techniky, elektrotechniky, avioniky nebo jiného, které je významné pro údržbu a zachování letové způsobilosti letadel/letadlových celků;
 - 1.6 znalost příslušného vzorku typu(ů) letadla(letadel);
 - 1.7 znalost norem výcviku údržby.
2. Kromě technické kvalifikace by měly mít osoby provádějící dozor vysokou míru bezúhonnosti, být nestranné při provádění jejich úkolů, diskrétní, a mít dobré znalosti lidských povah.
3. Měl by být vypracován program pro udržovací výcvik, který zajistí, že osoby provádějící dozor jsou stále schopny provádět své přidělené úkoly.

AMC 147.B.10(c) Příslušný úřad

Zaznamenané postupy by měly obsahovat následující informace:

- (a) Ustanovení příslušného (příslušných) úřadu(ů) členským státem.
- (b) Titul(y) a jméno(a) vedoucího (vedoucích) příslušného úřadu a jejich povinnosti a odpovědnosti.
- (c) Organizační schéma (schémata), které(á) ukazují související vazby odpovědnosti nadřízených osob.
- (d) Postup, který definuje kvalifikace pro zaměstnance společně se seznamem zaměstnanců oprávněných k podepisování osvědčení.
- (e) Všeobecný popis pracovních prostor.
- (f) Postupy, které specifikují, jak příslušný(é) úřad(y) zajistí vyhovění Části-147.

AMC 147.B.20 Uchovávání záznamů

1. Systém uchovávání záznamů by měl zajišťovat, že jsou všechny záznamy v rozumném čase dostupné, kdykoli je to potřeba. Tyto záznamy by měly být v rámci celého příslušného úřadu jednotným způsobem uspořádány (chronologicky, v abecedním pořadí, atd.).
2. Všechny záznamy obsahující citlivé údaje týkající se žadatelů nebo organizací by měly být uchovávány zabezpečeným způsobem s kontrolovaným přístupem, aby byla zachována důvěrnost tohoto druhu údajů.
3. Veškerý počítačový hardware používaný k zajištění zálohování dat by měl být umístěn na jiném místě, než jsou uložena pracovní data, v prostředí, které zajišťuje, že zůstávají v dobrém stavu. Pokud dochází ke změnám hardwaru nebo softwaru, měla by být zvláštní péče věnována tomu, aby byla všechna data i nadále přístupná alespoň po celou dobu stanovenou v bodě 147.B.20.

AMC 147.B.110(a) Postup pro vydávání a změny oprávnění

1. Audit by měl být proveden na základě kontroly provozního prostoru z důvodu vyhovění, dotazování personálu a namátkové kontroly jakéhokoliv příslušného kurzu z důvodu jeho organizace a úrovně.
2. Zpráva z auditu by měla být provedena na formuláři 22 EASA (viz Dodatek III).

AMC 147.B.110(b) Postup pro vydávání a změny oprávnění

Datum, kdy byl nález odstraněn, by mělo být zaznamenáno společně s odkazem na dokument.

GM 147.B.110 Postup pro vydávání a změny oprávnění

1. Měla by být uspořádána schůzka mezi žadatelem a zástupcem členského státu, který vydává oprávnění podle Části-147, aby bylo určeno, jestli žadatelovy činnosti výcviku nevyžadují vyšetřování z důvodu vydání oprávnění podle Části-147, a aby bylo zajištěno, že žadatel porozuměl tomu, co má být provedeno pro vydání oprávnění podle Části-147. Tato schůzka není určena ke stanovení vyhovění, ale spíše pro zjištění, zda je činnost žadatele činností podle Části-147.
2. V případě, že jsou činnosti v rámci rozsahu oprávnění podle Části-147, měly by být zaslány pokyny personálu příslušného úřadu, které požadují provedení auditu žadatele, a pokud bude

přesvědčen, že bylo dosaženo vyhovění, mělo by být předáno doporučení pro vydání oprávnění personálu příslušného úřadu, který udělí oprávnění, pokud to není ten samý personál. Příslušný úřad by měl určit, jak a kým bude proveden audit. Například, jestliže je žadatelem velká organizace pro výcvik, bude nezbytné určit, jestli je více vhodné pro konkrétní situaci jedna velká skupina auditu nebo krátká série malých skupin auditu nebo dlouhá série jednočlenného auditu. V případě sloučené organizace podle Části 145/147 přichází v úvahu možnost spojení auditů.

3. V případě, že má organizace pro výcvik údržby v úmyslu provádět výcvik a zkoušky mimo sídlo(a) organizace pro výcvik údržby v souladu s bodem 147.A.145(c), potom by měl být občas proveden příslušným úřadem namátkový procesní audit k zajištění toho, že jsou postupy plněny. Z praktických důvodů je potřeba takové namátkové audity provádět, pokud má být výcvik prováděn mimo sídlo(a) organizace pro výcvik údržby.
4. Inspektor provádějící audit by měl zajistit, že jsou vždy během auditu doprovázeni vedoucím členem organizace, který zpracovává žádost o oprávnění podle Části-147. Obvykle by to měl být navržený vedoucí jakosti. Důvod k doprovázení je zajistit, že si je organizace plně vědoma všech nálezů zjištěných během auditu. V každém případě by měl být navržený vedoucí jakosti/vedoucí člen organizace informován na konci návštěvy auditu o nálezech zjištěných během auditu.
5. Mohou nastat případy, kdy inspektor provádějící audit může shledat stav v žadatelově organizaci, při kterém si není jistý ohledně vyhovění. V takovém případě by měla být organizace informována o možném nevyhovění během auditu a o skutečnosti, že stav bude kontrolován před vydáním rozhodnutí. Organizace by měla být písemně informována o rozhodnutí během 2 týdnů od návštěvy auditu, pokud je rozhodnutí potvrzením nevyhovění. Jestliže je rozhodnutí takové, že nález je shledán jako vyhovující, postačí organizaci ústní potvrzení.
6. Při změně názvu organizace pro výcvik údržby se po organizaci pro výcvik údržby naléhavě požaduje předložení nové žádosti jako oznámení, že byl změněn pouze název organizace, včetně předložení kopie výkladu organizace s novým názvem. Při obdržení žádosti a výkladu organizace by měl příslušný úřad znovu vydat osvědčení o oprávnění, platné pouze do současného data platnosti.
7. Změna samotného názvu nevyžaduje, aby příslušný úřad provedl audit organizace, pokud něco nenasvědčuje tomu, že v organizaci pro výcvik údržby došlo k dalším změnám.
8. Při změně odpovědného vedoucího se po organizaci pro výcvik údržby požaduje, aby naléhavě oznámila tuto skutečnost příslušnému úřadu, společně se změnou prohlášení odpovědného vedoucího ve výkladu.
9. Při změně jakéhokoliv nadřízeného zaměstnance stanoveného v bodu 147.A.105 (b) se po organizaci pro výcvik údržby požaduje, aby příslušnému úřadu předložila formulář 4, který se vztahuje ke konkrétní osobě. Jestliže stanoví, že kvalifikace a praxe odpovídá úrovni, kterou požaduje Část-147, měl by příslušný úřad organizaci pro výcvik údržby vyjádřit písemný souhlas.
10. Změna výkladu organizace pro výcvik údržby vyžaduje, aby příslušný úřad stanovil, že postupy stanovené ve výkladu vyhovují obsahu Části-147, a poté stanovil, jestli jsou ty samé postupy použitelné v rámci provozních prostor výcviku.
11. Jakákoliv změna sídla organizace pro výcvik údržby vyžaduje, aby organizace předložila příslušnému úřadu novou žádost, společně s předložením změněného výkladu. Příslušný úřad by měl postupovat podle postupu, který je stanovený v bodě 147.B.110(a) a (b), pokud tato změna ovlivňuje takový postup před vydáním nového osvědčení o oprávnění podle Části-147.
12. Celková nebo částečná reorganizace organizace pro výcvik by měla vyžadovat opětovné provedení auditu těch částí, které byly změněny.

13. Jakékoliv doplnění základních nebo typových výcvikových kurzů vyžaduje, aby organizace předložila příslušnému úřadu novou žádost, společně s předložením změněného výkladu. Z důvodu rozšíření základního výcvikového kurzu bude požadováno provedení dodatečné namátkové kontroly nových zkušebních otázek, které se vztahují k modulům spojeným s požadovaným rozšířením. Příslušný úřad by měl postupovat podle postupu odstavce 11, pokud změna ovlivňuje takové postupy, dokud není příslušný úřad přesvědčen, že organizace pro výcvik údržby má dobře řízený postup pro získání schválení takové změny, potom není nutné provádět audit částí podle postupu odstavce 11.

AMC 147.B.120(a) Postup zachování platnosti oprávnění

1. Aby byla zajištěna nepřetržitost oprávnění, měly by být prováděny audity; není nezbytné namátkově kontrolovat všechny kurzy základního a typového výcviku, ale příslušný úřad by měl namátkově zkontrolovat podle vhodnosti jeden kurz základního a jeden kurz typového výcviku, aby se zjistilo, zda je výcvik prováděn náležitým způsobem. Avšak délka trvání namátkové kontroly každého kurzu by neměla být méně než 3 hodiny. Pokud v průběhu auditu neprobíhá žádný výcvikový kurz, mělo by být ujednáno, že se audit vrátí později, aby namátkově zkontroloval provádění výcvikového kurzu.
2. Není nezbytné namátkově kontrolovat všechny zkoušky spojené s výcvikovým kurzem, ale příslušný úřad by měl namátkově zkontrolovat podle vhodnosti jednu zkoušku kurzu základního a jedenu zkoušku kurzu typového výcviku.

AMC 147.B.130(b) Nálezy

1. V případě nálezu úrovně 2 může příslušný úřad udělit až 6měsíční lhůtu potřebnou pro odstranění nálezu. V závislosti na závažnosti nálezu(ů) úrovně 2 může příslušný úřad stanovit tuto lhůtu kratší než 6 měsíců.
2. Pokud příslušný úřad stanoví ponechání 6měsíční lhůty, měla by být první lhůta v délce 3 měsíců přidělena vedoucímu jakosti, a následně lhůta posledních 3 měsíců odpovědnému vedoucímu.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

AMC k Dodatku II k Části-147 „Oprávnění organizace pro výcvik údržby podle Přílohy IV (Část-147)“

Následující pole na straně 2 „Rozsah oprávnění k poskytování výcviku a provádění zkoušek údržby“ osvědčení o oprávnění organizace pro výcvik údržby a provádění zkoušek údržby by měla být vyplněna následovně:

- Datum původního vydání: Vztahuje se k datu prvního vydání výkladu organizace pro výcvik údržby.
- Datum poslední schválené změny: Vztahuje se k datu poslední změny výkladu organizace pro výcvik údržby, která má vliv na obsah osvědčení. Změny ve výkladu organizace pro výcvik údržby, které nemají vliv na obsah osvědčení, nevyžadují opětovné vydání osvědčení.
- Změna č.: Vztahuje se k číslu poslední změny výkladu organizace pro výcvik údržby, která má vliv na obsah osvědčení. Změny ve výkladu organizace pro výcvik údržby, které nemají vliv na obsah osvědčení, nevyžadují opětovné vydání osvědčení.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

AMC k Dodatku III k Části-147 „Osvědčení o uznání podle Přílohy IV (Část-147) – Formuláře 148 a 149 EASA“

Jak je stanoveno v Dodatku III k Části-147, formulář 148 EASA „Osvědčení o uznání základního výcviku/zkoušky“ může být vydáno po ukončení buď jen základního výcviku, základní zkoušky, nebo obou – základního výcviku i základní zkoušky.

Některé příklady případů, kdy by mohl být vydán formulář 148 EASA, jsou následující:

- Po úspěšném ukončení plného základního kurzu v jedné (pod)kategorii průkazu způsobilosti, včetně úspěšného ukončení zkoušek ze všech příslušných modulů.
- Po úspěšném ukončení plného základního kurzu v jedné (pod)kategorii průkazu způsobilosti bez absolvování zkoušek. Zkoušky mohou být provedeny v jiné organizaci oprávněné podle Části-147 (tato organizace vydá odpovídající Osvědčení o uznání těchto zkoušek) nebo na příslušném úřadě.
- Po úspěšném ukončení zkoušek ze všech modulů příslušných pro (pod)kategorii průkazu způsobilosti.
- Po úspěšném ukončení určitých modulů/podmodulů/předmětů.

Musí být poznamenáno, že „úspěšné ukončení kurzu“ (bez zkoušek z modulu) znamená úspěšné ukončení teoretického a praktického výcviku, včetně příslušného praktického hodnocení.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATKY K AMC k ČÁSTI-147**DODATEK I****Výklad organizace pro výcvik údržby (MTOE)**

1. Následující předmětová hesla tvoří základ MTOE požadovaného bodem 147.A.140.
2. Přestože je tato úprava doporučena, není povinné vytvořit MTOE tímto způsobem, pokud je v MTOE jako dodatek obsažen rejstřík propojovacích odkazů a položky Části 1 jsou stále v Části 1.
3. Části 2, 3 a 4 mohou být vytvořeny jako oddělené podrobné příručky za předpokladu, že hlavní výklad obsahuje základní zásady a postup každé položky Části 2, 3 a 4. V takovém případě je dovoleno pověřit schvalováním těchto oddělených příruček nadřízenou osobu, ale tato skutečnost a postup by měl být stanoven v odstavci 1.10.
4. Pokud je organizace pro výcvik údržby oprávněná v souladu s jinou Částí, která také požaduje výklad, je přijatelné sloučit požadavky výkladu spojením položek Části 1 a přidáním Části 2, 3 a 4. Pokud je tato metoda použita, je hlavní zařadit označení propojovacího odkazu Části 4 položky 4.3.

ČÁST 1 – VEDENÍ

- 1.1. Statutární prohlášení odpovědného vedoucího
- 1.2. Zaměstnanci vedení
- 1.3. Povinnosti a odpovědnosti zaměstnanců vedení, instruktorů, osob hodnotících teoretické znalosti a praktické dovednosti
- 1.4. Organizační schéma vedení
- 1.5. Seznam instruktorů a examinátorů
Poznámka: Může být nahrazeno odkazem na oddělený dokument.
- 1.6. Seznam schválených sídel organizace
- 1.7. Seznam subdodavatelů podle bodu 147.A.145(d)
- 1.8. Všeobecný popis provozních prostor v sídlech podle 1.6
- 1.9. Zvláštní seznam kurzů a typových zkoušek schválených příslušným úřadem
- 1.10. Postupy oznámení změn týkajících se organizace
- 1.11. Postup změny výkladu a souvisejících příruček

ČÁST 2 – POSTUPY VÝCVIKU A ZKOUŠENÍ

- 2.1. Organizace kurzů
- 2.2. Příprava materiálů pro kurz
- 2.3. Příprava tříd a vybavení
- 2.4. Příprava dílen/provozních prostor údržby a vybavení
- 2.5. Provádění teoretického výcviku a praktického výcviku (během výcviku základních znalostí a typového výcviku/zácviku)
- 2.6. Záznamy provedeného výcviku
- 2.7. Uchovávání záznamů výcviku

- 2.8. Výcvik v sídlech neuvedených v seznamu podle 1.6
- 2.9. Organizace zkoušek
- 2.10. Ochrana a příprava materiálů pro zkoušky
- 2.11. Příprava místností pro zkoušky
- 2.12. Provádění zkoušek (zkoušek základních znalostí, zkoušek z typového výcviku/zácviku a typových zkoušek)
- 2.13. Provádění hodnocení praktických dovedností (během výcviku základních znalostí a typového výcviku/zácviku)
- 2.14. Hodnocení a zaznamenávání zkoušek
- 2.15. Uchovávání záznamů zkoušek
- 2.16. Zkoušky v sídlech neuvedených v seznamu podle 1.6
- 2.17. Příprava, kontrola a vydávání Osvědčení o základním výcvikovém kurzu
- 2.18. Řízení subdodavatelů

ČÁST 3 – POSTUPY JAKOSTI SYSTÉMU VÝCVIKU

- 3.1. Audit výcviku
- 3.2. Audit zkoušení
- 3.3. Rozbor výsledků zkoušek
- 3.4. Audit a rozbor nápravného opatření
- 3.5. Výroční zpráva odpovědného vedoucího
- 3.6. Kvalifikace instruktorů
- 3.7. Kvalifikace examinátorů a osob hodnotících praktické dovednosti
- 3.8. Záznamy kvalifikovaných instruktorů a examinátorů

ČÁST 4 – DODATKY

- 4.1. Příklady používaných dokumentů a formulářů
- 4.2. Program každého výcvikového kurzu
- 4.3. Rejstřík propojovacích odkazů – jestliže je použitelný

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK II
Formulář 4 EASA

[COMPETENT AUTHORITY]
[PŘÍSLUŠNÝ ÚŘAD]

Details of Management Personnel required to be accepted as specified in Part
Podrobnosti o vedoucích pracovnících, jejichž přijatelnost pro příslušný úřad je požadována Částí

1. **Name / Jméno:**
2. **Position / Pozice:**
3. **Qualifications relevant to the item (2) position:**
Kvalifikace odpovídající pracovní funkci podle položky (2):
4. **Work experience relevant to the item (2) position:**
Praxe odpovídající postavení podle položky (2):

Signature / Podpis:

Date / Datum:

On completion, please send this form under confidential cover to the competent authority.
Po vyplnění prosím pošlete tento formulář příslušnému úřadu jako důvěrný dokument.

Competent authority use only / Pouze pro potřebu příslušného úřadu

Name and signature of authorised competent authority staff member accepting this person:
Jméno a podpis oprávněného pracovníka příslušného úřadu potvrzujícího přijatelnost výše uvedené osoby:

Signature / Podpis:

Date / Datum:

Name / Jméno:

Office / Úřadovna:

EASA Form 4 / Formulář 4 EASA

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK III
Formulář 22 EASA

Part-147 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT	EASA FORM 22
DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRAVNĚNÍ PODLE Části-147	FORMULÁŘ 22 EASA
Part 1: General / Část 1: Všeobecně	
Name of organisation / Název organizace:	
Approval reference / Číslo oprávnění:	
Requested approval rating / Požadovaná kvalifikace pro oprávnění Form 11 dated* / Formulář 11* ze dne :	
Other approvals held (if app.) / Další držená oprávnění (je-li to použitelné)	
Address of facility audited / Adresa provozních prostor, kde má probíhat audit:	
Audit period / Doba auditu:	from / od:
	to / do:
Date(s) of audit(s) / Datum(y) auditu(ů):	
Audit reference(s) / Číslo(a) auditu:	
Persons interviewed / Dotazované osoby:	
Competent authority surveyor / Inspektor příslušného úřadu:	Signature(s) / Podpis(y):
Competent authority office: Úřadovna příslušného úřadu:	Date of Form 22 Part 1 completion: Datum vyplnění Části 1 formuláře 22:
	*delete where applicable *nehodící se škrtněte

PART-147 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT		EASA FORM 22				
DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRAVNĚNÍ PODLE PART-147		FORMULÁŘ 22 EASA				
<p>Part 2: Part-147 Compliance Audit Review The five columns may be labeled and used as necessary to record the approved training/examination, facility, including subcontractor's, reviewed. Against each column used of the following Part-147 subparagraphs please either tick (✓) the box if satisfied with compliance or cross (X) the box if not satisfied with compliance and specify the reference of the Part 4 finding next to the box or enter N/A where an item is not applicable, or N/R when applicable but not reviewed.</p> <p>Část 2: Kontrolní audit vyhovění Části-147 Může být označeno a použito 5 sloupců, je-li to nezbytné, k zaznamenání schváleného výcviku/zkoušek, provozního prostoru, včetně subdodavatelských. V každém použitém sloupci z následujících pododstavců Části-147 prosím označte políčko buď odškrtnutím (✓), jestliže jste přesvědčeni o vyhovění, nebo označte políčko křížkem (X), jestliže o vyhovění přesvědčení nejste, a uveďte vedle políčka odkaz na nález podle Části 4 nebo zapište N/A (není použitelná) v případě, že položka není použitelná, nebo N/R (není přezkoumána) v případě, že položka je použitelná, ale není přezkoumána.</p>						
Para/ Odstavec	Subject / Předmět					
147.A.100	Facility requirements / Požadavky na provozní prostory	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
147.A.105	Personnel requirements / Požadavky na personál	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
147.A.110	Records of instructors, examiners and assessors/ Záznamy o instruktorech, examinátorech a osobách hodnotících praktické dovednosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
147.A.115	Instructional equipment / Vybavení pro výuku	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
147.A.120	Maintainance training material / Studijní materiál pro výcvik údržby	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
147.A.125	Records / Záznamy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
147.A.130	Training procedures and quality system / Výcvikové postupy a systém jakosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
147.A.135	Examinations / Zkoušky	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
147.A.145	Privileges of the maintenance training organisation/ Práva organizace pro výcvik údržby	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
147.A.150	Changes to the maintenance training organisation / Změny v organizaci pro výcvik údržby	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
147.A.160	Findings / Nálezy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
147.A.200	Approved basic training course / Schválený kurz základního výcviku	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
147.A.205	Basic knowledge examinations / Zkoušky základních teoretických znalostí	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
147.A.210	Basis practical assesement / Hodnocení základních praktických dovedností	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
147.A.300	Aircraft type/task training / Typový výcvik/zácvik na letadlo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
147.A.305	Aircraft type examinations and task assessments/ Zkoušky typového výcviku a hodnocení úloh	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<p>Competent authority surveyor(s) / Inspektor(inspektoři) příslušného úřadu:</p>		<p>Signature(s) / Podpis(y):</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>				
<p>Competent authority office: Úřadovna příslušného úřadu:</p>		<p>Date of Form 22 Part 2 completion: Datum vyplnění Části 2 formuláře 22:</p>				

PART-147 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRÁVNĚNÍ PODLE ČÁSTI-147		EASA FORM 22 FORMULÁŘ 22 EASA
Part 3: Compliance with Part-147 maintenance training organisation exposition (MTOE)		
Please either tick (✓) the box if satisfied with compliance, or cross (X) if not satisfied with compliance and specify the reference of the Part 4 finding, or enter N/A where an item is not applicable, or N/R when applicable but not reviewed.		
Část 3: Vyhovění Výkladu organizace pro výcvik údržby podle Part-147 (MTOE)		
Prosím označte políčko buď odškrtnutím (✓), jestliže jste přesvědčeni o vyhovění; nebo jestliže nejste přesvědčeni o vyhovění, označte políčko křížkem (X) a uveďte vedle políčka odkaz na nález podle Části 4; nebo zapište N/A (není použitelná) v případě, že položka není použitelná, nebo N/R (není přezkoumána) v případě, že položka je použitelná, ale není přezkoumána.		
Part 1 / Část 1	MANAGEMENT/VEDENÍ	
1.1	<input type="checkbox"/>	Corporate commitment by accountable Manager / Statutární prohlášení odpovědného vedoucího
1.2	<input type="checkbox"/>	Management personnel / Zaměstnanci vedení
1.3	<input type="checkbox"/>	Duties and responsibilities of management personnel, instructors, knowledge examiners and practical assessor / Povinnosti a odpovědnosti zaměstnanců vedení, instruktorů, osob hodnotících teoretické znalosti a praktické dovednosti
1.4	<input type="checkbox"/>	Management personnel organisation chart Organizační schéma vedení
1.5	<input type="checkbox"/>	List of instructional and examination staff Seznam instruktorů a examinátorů
1.6	<input type="checkbox"/>	List of approved addresses Seznam schválených míst organizace.
1.7	<input type="checkbox"/>	List of subcontractors as per 147.A.145(d) Seznam subdodavatelů podle 147.A.145(d)
1.8	<input type="checkbox"/>	General description of facilities of paragraph 1.6 addresses Všeobecný popis provozních prostor v místech podle 1.6
1.9	<input type="checkbox"/>	Specific list of courses and type examinations approved by the competent authority Zvláštní seznam kurzů a typových zkoušek schválených příslušným úřadem
1.10	<input type="checkbox"/>	Notification procedures regarding changes to organisation Postupy oznámení změn týkajících se organizace
1.11	<input type="checkbox"/>	Exposition and associated manuals amendment procedures Postup změny výkladu a souvisejících příruček
Part 2 / Část 2	TRAINING AND EXAMINATION PROCEDURES / POSTUPY VÝCVIKU A ZKOUŠENÍ	
2.1	<input type="checkbox"/>	Organisation of courses Organizace kurzů
2.2	<input type="checkbox"/>	Preparation of course material Příprava materiálu pro kurz
2.3	<input type="checkbox"/>	Preparation of classrooms and equipment Příprava tříd a vybavení
2.4	<input type="checkbox"/>	Preparation of workshops/maintenance facilities and equipment Příprava dílen/provozních prostor údržby a vybavení
2.5	<input type="checkbox"/>	Conduct of theoretical training & practical training (during basic knowledge training and type/task training) Provádění teoretického výcviku a praktického výcviku (během výcviku základních znalostí a typového výcviku/zácviku)
2.6	<input type="checkbox"/>	Records of training carried out Záznamy provedeného výcviku
2.7	<input type="checkbox"/>	Storage of training records Uchovávání záznamů výcviku
2.8	<input type="checkbox"/>	Training at locations not listed in paragraph 1.6 Výcvik v místech neuvedených v seznamu podle 1.6
2.9	<input type="checkbox"/>	Organisation of examinations Organizace zkoušek

PART-147 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRAVNĚNÍ PODLE ČÁSTI-147		EASA FORM 22 FORMULÁŘ 22 EASA
Part 3: Compliance with Part-147 maintenance training organisation exposition (MTOE) Část 3: Vyhovění Výkladu organizace pro výcvik údržby podle Part-147 (MTOE)		
2.10	<input type="checkbox"/>	Security and preparation of examination material Ochrana a příprava materiálu pro zkoušky
2.11	<input type="checkbox"/>	Preparation of examination rooms Příprava místností pro zkoušky
2.12	<input type="checkbox"/>	Conduct of examinations (basic knowledge examinations, type/task training examinations and type examinations) Provádění zkoušek (zkoušek základních znalostí, zkoušek z typového výcviku/zácviku a typových zkoušek)
2.13	<input type="checkbox"/>	Conduct of practical assessments (during basic knowledge training and type/task training) Provádění hodnocení praktických dovedností (během výcviku základních znalostí a typového výcviku/zácviku)
2.14	<input type="checkbox"/>	Marking and record of examinations Hodnocení a zaznamenávání zkoušek
2.15	<input type="checkbox"/>	Storage of examination records Uchovávání záznamů zkoušek
2.16	<input type="checkbox"/>	Examinations at locations not listed in paragraph 1.6 Zkoušky v místech neuvedených v seznamu podle 1.6
2.17	<input type="checkbox"/>	Preparation, control & issue of basic training course certificates. Příprava, kontrola a vydávání Osvědčení o základním výcvikovém kurzu
2.18	<input type="checkbox"/>	Control of subcontractors Řízení subdodavatelů
Part 3 / Část 3 TRAINING SYSTEM QUALITY PROCEDURES / POSTUPY JAKOSTI SYSTÉMU VÝCVIKU		
3.1	<input type="checkbox"/>	Audit of training Audit výcviku
3.2	<input type="checkbox"/>	Audit of examinations Audit zkoušení
3.3	<input type="checkbox"/>	Analysis of examination results Rozbor výsledků zkoušek
3.4	<input type="checkbox"/>	Audit and analysis remedial action Audit a rozbor nápravného opatření
3.5	<input type="checkbox"/>	Accountable manager annual review Výroční zpráva odpovědného vedoucího
3.6	<input type="checkbox"/>	Qualifying the instructors Kvalifikace instruktorů
3.7	<input type="checkbox"/>	Qualifying the examiners and the assessors Kvalifikace examinátorů a osob hodnotících praktické dovednosti
3.8	<input type="checkbox"/>	Records of qualified instructors & examiners Záznamy kvalifikovaných instruktorů a examinátorů
Part 4 / Část 4 APPENDICES / DODATKY		
4.1	<input type="checkbox"/>	Example of documents and forms used Příklady používaných dokumentů a formulářů
4.2	<input type="checkbox"/>	Syllabus of each training course Program každého výcvikového kurzu
4.3	<input type="checkbox"/>	Cross-reference index – if applicable Rejstřík propojovacích odkazů – jestliže je použitelný
MOM reference / Číslo MOM:		MTOE amendment / Změna MTOE:
Competent authority audit staff / Personál auditu příslušného úřadu:		Signature(s) / Podpis(y):
	
	
	
	
Competent authority office Úřadovna příslušného úřadu:		Date of Form 22 Part 3 completion: Datum vyplnění Části 3 formuláře 22:

PART-147 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT		EASA FORM 22				
DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRÁVNĚNÍ PODLE ČÁSTI-147		FORMULÁŘ 22 EASA				
<p>Part 4: Findings regarding Part-147 compliance status Each level 1 and 2 finding should be recorded whether it has been rectified or not and should be identified by a simple cross reference to the Part 2 requirement. All non-rectified findings should be copied in writing to the organisation for the necessary corrective action.</p> <p>Part 4: Nálezy týkající se stavu vyhovění Části-147 Každý nález úrovně 1 a 2 by měl být zaznamenán, ať už byl nebo nebyl odstraněn, a měl by být určen jednoduchým překlenovacím odkazem na požadavek Části 2. Kopie veškerých neodstraněných nálezů by měla být písemně poskytnuta organizaci, kvůli nezbytnému nápravnému opatření.</p>						
Part 2 or 3 ref. Odkaz z Části 2 nebo 3	Audit reference(s) / Číslo auditu(ů): Findings / Nálezy	L e v e l	Ú r o v e ň	Corrective action Nápravné opatření		Reference Odkaz
				Date Due Datum zahájení	Date closed Datum dokončení	

PART-147 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT	EASA FORM 22
DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRÁVNĚNÍ PODLE ČÁSTI-147	FORMULÁŘ 22 EASA
Part 5: Part-147 approval or continued approval or change recommendation Část 5: Doporučení pro oprávnění nebo zachování oprávnění nebo změnu oprávnění podle Části-147	
Name of organisation / Název organizace:	
Approval reference / Číslo oprávnění:	
Audit reference(s) / Číslo(a) auditu:	
Applicable Part-147 amendment status / Použitelný stav změn podle Části-147:	
The following Part-147 scope of approval is recommended for this organisation: Pro tuto organizaci je doporučen následující rozsah oprávnění podle Části-147:	
Or, it is recommended that the Part-147 scope of approval specified in EASA Form 11 referenced be continued. Nebo, je doporučeno, aby byl rozsah oprávnění podle Části-147 určený ve formuláři 11 EASA pod číslem zachován.	
Name of recommending competent authority surveyor: Jméno inspektora příslušného úřadu, který předkládá doporučení:	
Signature of recommending competent authority surveyor: Podpis inspektor příslušného úřadu, který předkládá doporučení:	
Competent authority office: Úřadovna příslušného úřadu:	
Date of recommendation: Datum doporučení:	
Form 22 review (quality check): Kontrola formuláře 22 (kontrola jakosti):	Date / Datum:

DODATEK IV
Formulář 12 EASA

EASA FORM 12 / FORMULÁŘ 12 EASA Page 1 / Strana 1	APPLICATION FOR PART-147 INITIAL/CHANGE OF APPROVAL ŽÁDOST O PRVNÍ*/ZMĚNU* OPRÁVNĚNÍ PODLE ČÁSTI-147
Registered Name & Addresses of Applicant: Registrované jméno/název & adresa žadatele: Trading Name (if different): Obchodní jméno/název (jestliže se liší): Addresses Requiring Approval: Adresy míst, pro které je oprávnění požadováno: Tel.: _____ Fax: _____ E-mail: _____	
Scope of Part-147 Approval Relevant to This Initial */ Change of * Application (See other side for training course designators to be used): Rozsah oprávnění podle Části-147 vztahující se k této první* / změně* žádosti (Viz další strana, má být použita pro určovatele výcvikového kurzu): Basic Training / Základní výcvik: Type Training / Typový výcvik: Does the organisation hold approval under Part-21 * / Part-145 * / Part-M * * Cross out whichever is not applicable Organizace je držitelem oprávnění podle Části-21* / Části-145* / Části-M* * Nehodící se škněte	
Name & Position of Accountable Manager / Jméno a postavení odpovědného vedoucího: Signature of Accountable Manager: Podpis odpovědného vedoucího: Date of Application / Datum žádosti: Please send this form with any required fee to be paid under National Legislation to your National Aviation Authority. Pošlete prosím tento formulář s jakýmkoliv požadovaným poplatkem, který má být zaplacen podle národní legislativy vašemu Národnímu leteckému úřadu.	Space for official use Pro úřední záznamy

1

[Rozhodnutí č. 2012/004/R, 01. 08. 2012]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO