



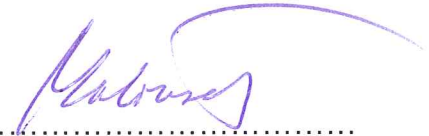
Originál č. j. 452/07-432
Změna č. 1 č.j. 322/09-430
Změna č. 2 č.j. 21/10 -433

**SMĚRNICE PRO ÚDRŽBU LETADEL, JEJICHŽ TYPOVÉ OSVĚDČENÍ BYLO
PODLE NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 216/2008
PŘEVEDENO POD PRÁVOMOC EASA
(TRANSFEROVANÁ LETADLA)**

CAA-ST-092-2/07

19.02. 2010

.....
Schváleno v Praze dne:


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

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

OBSAH

OBSAH	3
ZMĚNY A OPRAVY	4
DEFINICE PRO ÚČELY TOHOTO DOKUMENTU	6
ZKRATKY A DEFINICE	8
1. Dočasný postup pro uvolnění letadlových celků po provedení údržby	9
2. Všeobecná pravidla pro provádění prohlídek	9
3. Uvolnění letadla do provozu s povolenou závadou	10
4. Informování ÚCL o provedení významných oprav a změn	10
5. Letadla provozovaná v kategorii IFR	10
6. Záznamy v letadlové dokumentaci	11
PŘÍLOHA A: Jednotlivé typy prohlídek a jejich provozní podmínky	12
PŘÍLOHA B: Rozsah a detaily prací roční nebo 100 hod. prohlídky, které musí být provedeny, pokud je možno použít je vzhledem ke konstrukci letadla	15
PŘÍLOHA B: Rozsah a detaily prací roční nebo 100 hod. prohlídky, které musí být provedeny, pokud je možno použít je vzhledem ke konstrukci letadla	15
PŘÍLOHA C: Kontroly a prohlídky výškoměrného systému	17
TABULKA I	19
TABULKA II: Tolerance zkoušek	19
TABULKA III: Tření	20
TABULKA IV: Rozdíl „Tlak – Výška“	20
PŘÍLOHA D: Zkoušky a prohlídky odpovídačů SSR	21
PŘÍLOHA E: Vystavování formuláře Potvrzení o údržbě	23
PŘÍLOHA F: Provozní přezkoušení palubního zařízení VOR	24
PŘÍLOHA G: Program údržby navržený držitelem osvědčení leteckého dopravce nebo leteckého provozovatele	25
PŘÍLOHA H: Schválená data změn (modifikací a STC) a oprav	28
PŘÍLOHA I: Formulář Programu údržby pro malá letadla provozovaná dle § 77 zákona 49/1997 Sb. (Formulář CAA/F-ST-177-0/09)	29
PŘÍLOHA J: Formulář Programu údržby pro letadla jejichž Řízení zachování letové způsobilosti provádí CAMO (pro individuální letadlo a pro skupinu letadel stejného typu, mimo letadel provozovaných v obchodní letecké dopravě (Formulář CAA/F-ST-178-0/09, CAA/F-ST-179-0/09))	35

Změny			Opravy		
číslo změny	datum platnosti	datum záznamu a podpis	číslo opravy	datum platnosti	datum záznamu a podpis
1	15.07.2009				
2	19.02.2010				

1. ÚVOD

Tento dokument je vydán Úřadem pro civilní letectví jako Směrnice CAA-ST-092-1/07 za účelem podrobného výkladu požadavků Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 pro ČR. Je určen všem pracovníkům civilního letectví, kteří se zabývají prováděním údržbových činností, technikům, pilotům a pracovníkům pověřeným ÚCL výkonem odborného dozoru u transferovaných letadel (tj. letadel, jejichž Typové osvědčení bylo převedeno pod pravomoc EASA podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008). Aktuální seznam těchto letadel je uveřejněn na internetových stránkách EASA (www.easa.europa.eu).

Tam, kde by se mohl vyskytnout rozpor ve výkladu této směrnice, vůči oblastem nebo postupům údržby, jednoznačně definovaným v Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003, případně č. 1702/2003, se ustanovení této směrnice neaplikují.

Tato směrnice platí do doby, než budou všechny oblasti v ní popsané plně pokryty nařízeními.

Jednotlivé dokumenty musí být zaktualizovány podle této směrnice v okamžiku pravidelné revize daného dokumentu.

Formuláře pro tvorbu Programů údržby lze nalézt na webových stránkách ÚCL, Sekce technické (ST).

Pracovníci sekce technické zodpoví jakékoliv náměty a dotazy:

- na faxovém čísle 220 562 270, nebo
- na telefonním čísle 225 422 709,
- popřípadě na adrese:

Úřad pro civilní letectví
Sekce technická
Letiště Ruzyně
160 08 Praha 6

Garanty této směrnice jsou:

- Vedoucí odd. DL,
- Vedoucí odd. ML,
- Vedoucí odd. ÚDR.
- Perioda přezkoumání aktuálnosti směrnice je 2 roky

DEFINICE PRO ÚČELY TOHOTO DOKUMENTU

DOA (Design Organisation Approval)

- oprávnění navrhovat, projektovat, konstruovat

EASA (European Aviation Safety Agency)

- Evropská agentura pro bezpečnost letectví

Generální oprava/revize (Overhaul)

- nejvyšší stupeň údržby stanovený průvodní technickou dokumentací výrobku

Letadlové zařízení (Appliance)

- je mimo leteckého motoru a vrtule jako celku jakýkoliv přístroj, mechanismus, součást, ústrojí, příslušenství nebo agregát použitý na letadle

Letadlová část a zařízení

- jakýkoli přístroj, vybavení, mechanismus, část, aparatura, příslušenství nebo agregát, včetně komunikačního vybavení, které je používáno nebo určeno k použití při provozu nebo řízení letadla za letu, a je zastavěné v letadle nebo k němu upevněné
- zahrnuje části draku, motoru nebo vrtule

Malé letadlo (Small Aircraft)

- je letadlo jiné než Velké letadlo – viz dále

Modifikace

- pro účely tohoto dokumentu je realizace schválené změny typového návrhu na výrobku a vybavení

Nařízení

- Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů
- Nařízení Komise (ES) č. 1702/2002, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací

Nestandardní oprava

- oprava, pro jejíž provádění nejsou stanoveny postupy v průvodní technické dokumentaci; provádí se podle dokumentace k tomuto účelu zpracované oprávněnou organizací

Oprava (Repair)

- soubor činností prováděných k obnovení způsobilosti výrobku

Osoba

- osobou se rozumí fyzická nebo právnická osoba

Ošetření letadla

- předletová prohlídka, meziletová prohlídka, poletová prohlídka

POA (Production Organisation Approval)

- oprávnění k výrobě

Preventivní údržba (Preventive maintenance)

- práce uvedené v Příloze A tohoto dokumentu

Progresivní prohlídka (Progressive inspection)

- prohlídka, která je součástí systému progresivních prohlídek, který se zavádí v případě vyššího ročního využití letadla za účelem rozdělení plánované údržby do časově nenáročných běžných a detailních prohlídek při pokrytí veškerých operací plánované údržby za předepsaných 12 měsíců

Prohlídka (Inspection)

- soubor úkonů podle požadavků průvodní technické dokumentace popřípadě i jiné dokumentace, jako jsou předpisy pro údržbu nebo příkazy k zachování letové způsobilosti, které prohlídky stanovují. Prohlídkou se rozumí prohlídka letadla, draku, leteckého motoru, vrtule, letadlového zařízení nebo letadlového celku

Provozně technické doklady

- veškerá dokumentace používaná pro záznam o provozu, obsluze, údržbě, preventivní údržbě, renovacích a modifikacích

Renovace (Rebuilding)

- soubor činností konaných za účelem obnovení stavu výrobku na úroveň nového; provádí se podle dokumentace k tomuto účelu určené.

Standardní oprava

- oprava, pro jejíž provádění jsou stanoveny postupy v průvodní technické dokumentaci výrobku

Typová dokumentace

- typovou dokumentací se rozumí typové osvědčení s přílohou, popřípadě doplňkové typové osvědčení a s ním spojená dodatečná dokumentace, a technický popis letadla, leteckého motoru či vrtule

Údržba (Maintenance)

- znamená provádění generální opravy, opravy, prohlídky, výměny, modifikace nebo odstranění závady na letadle nebo letadlovém celku anebo kombinace několika těchto operací, s výjimkou předletové prohlídky

Údržba pro vlastní potřebu

- může provádět osoba, která je zapsaná v Osvědčení o zápisu letadla do leteckého rejstříku, daného letadla, jako vlastník nebo provozovatel

Velké letadlo (Large Aircraft)

- je letoun, jehož maximální vzletová hmotnost je vyšší než 5 700 kg, nebo vícemotorový vrtulník

Vybavení (Equipment)

- vybavením se rozumí letadlové části a zařízení.

Výrobek

- výrobkem se rozumí letadlo, letecký motor, vrtule

Základní nařízení

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008

Změna typového návrhu (významná, nevýznamná)

- změna oproti stavu, ve kterém Typový návrh získal Typové osvědčení

ZKRATKY A DEFINICE

V dokumentu mohou být použity následující zkratky:

AMC&GM	Acceptable Means of Compliance & Guidance Material
AD / PZZ	Airworthiness Directive / Příkaz k zachování letové způsobilosti
APU	Auxiliary Power Unit / Pomocná pohonná jednotka
ARC	Airworthiness Review Certificate / Osvědčení kontroly letové způsobilosti
CDL	Configuration Deviation List
CMR	Certification Maintenance Requirements / Certifikační požadavky na údržbu
DOA	Design Organisation Approval / Oprávnění Organizace k projektování
DL	Oddělení dopravních letadel
EASA	European Aviation Safety Agency / Evropská agentura pro bezpečnost civilního letectví
ETOPS	Extended range operations with two-engined aeroplanes
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IFR	Instrument Flight Rules / Pravidla pro let podle přístrojů
LP	Letová příručka
LR ČR	Letecký rejstřík České republiky
MEL	Minimum Equipment List / Seznam minimálního vybavení
ML	Oddělení malých letadel
MPD	Maintenance Planning Document (Data)
MRB	Maintenance Review Board
MSG	Maintenace Steering Group
MTOM	Maximum Take-off Mass / Maximální vzletová hmotnost
OLZ	Osvědčení letové způsobilosti
OZL	Odbor způsobilosti letadel v provozu
POA	Oprávnění k výrobě
SB	Service / Servisní Bulletin
STC	Supplemental Type Certificate / Doplnkové typové osvědčení
ST-ÚCL	Sekce technická ÚCL
TCDS	Type Certificate Data Sheet
TN	Typový návrh
TC (TO)	Type Certificate / Typové osvědčení
(E)TSO	(European) Technical Standard Order
ÚCL	Úřad pro civilní letectví ČR
ÚDR	Oddělení údržby
Úřad	Úřad pro civilní letectví ČR
VFR	Visual Flight Rules / Pravidla pro let za viditelnosti

1. Dočasný postup pro uvolnění letadlových celků po provedení údržby

Držitel oprávnění pro organizaci schválenou pro provádění údržby podle Části M, Hlavy F a Části 145 Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 může schválit letadlový celek k uvolnění do provozu v souladu s požadavky Části M, Hlavy F a Části 145 Nařízení a v souladu s ustanoveními tohoto dokumentu. Držitel oprávnění pro provádění údržby samostatných letadlových celků může schválit takový letadlový celek, pokud splňuje požadavky CAA-ZLP-073 AML ICAO Pro letadlové celky.

2. Všeobecná pravidla pro provádění prohlídek

a) Všeobecně

Každý, kdo provádí prohlídku požadovanou Přílohou A tohoto dokumentu, musí:

1. provést prohlídku tak, aby bylo možno stanovit, zda letadlo nebo jeho část, která byla podrobena prohlídce, vyhovuje všem použitelným předpisovým požadavkům na letovou způsobilost, a
2. jestliže se jedná o prohlídku, která je součástí schváleného programu údržby, potom provést prohlídku v souladu s instrukcemi a postupy vyznačenými v programu prohlídek příslušného letadla podrobeného prohlídce.

b) Roční prohlídky a 100 hodinové prohlídky

1. Každý, kdo provádí roční nebo stohodinovou prohlídku, musí používat během této prohlídky kontrolní seznam prací potvrzovaných podpisy (potvrzovací protokol). Tento seznam prací může být připraven buď osobou provádějící prohlídku, výrobcem prohlíženého zařízení nebo získaný z jiného zdroje. Musí zahrnovat rozsah a detaily jednotlivých operací, které jsou obsaženy v Příloze B tohoto dokumentu, odstavci (b) této části, a operací stanovených v průvodní technické dokumentaci výrobce.
2. Každý, kdo schvaluje k uvolnění do provozu po roční nebo stohodinové prohlídce letadlo poháněné jedním či více pístovými motory, musí před tímto schválením zajistit provedení motorové zkoušky ke zjištění výkonů podle doporučení výrobce s přezkoušením:
 - i) dosahovaného výkonu (maximální otáčky při plné příjisti a volnoběžné otáčky na zemi);
 - ii) funkce zapalovacích magnet;
 - iii) tlaku oleje a paliva a
 - iv) teploty válců a oleje.

Uvolnění letadla do provozu je nepřipustné, pokud doba provozu motoru nebo vrtule od vyrobení nebo poslední generální opravy překročila dobu mezi dvěma generálními opravami, a to i v případě pokud je výrobcem uvedena jako doporučená. Jestliže letadlo není provozováno za úplat, pak se ustanovení o doporučené době do generální opravy na něj nevztahuje, když to není v rozporu s jeho schváleným programem údržby a pokud letadlo není provozováno v kategorii IFR.

3. Každý, kdo schvaluje letadlo poháněné jedním turbínovým motorem k uvolnění do provozu po roční nebo stohodinové prohlídce nebo po progresivní prohlídce, musí před tímto schválením zajistit provedení motorové zkoušky ke zjištění výkonů podle doporučení výrobce nebo držitele Typového osvědčení.

Uvolnění letadla do provozu je nepřipustné, pokud doba provozu motoru nebo vrtule (pokud je instalována) od vyrobení nebo poslední generální opravy překročila dobu mezi dvěma generálními opravami, a to i v případě pokud je výrobcem uvedena jako doporučená. Jestliže letadlo není provozováno za úplat, pak se ustanovení o doporučené době do generální opravy na něj nevztahuje, když to není v rozporu s jeho schváleným programem údržby a pokud letadlo není provozováno v kategorii IFR..

c) Systém progresivních prohlídek

1. Každý, kdo provádí progresivní prohlídku, musí při zahájení systému progresivních prohlídek provést přechodovou prohlídku celého letadla v rozsahu schváleném ST-ÚCL. Po této přechodové (vstupní) prohlídce musí být prováděny běžné prohlídky a detailní prohlídky tak, jak je popsáno v časovém programu systému progresivních prohlídek.

Běžné prohlídky (Routine) se skládají z vizuálního prohlédnutí nebo přezkoušení letadlových zařízení, letadla a jeho částí letadlových celků a systémů, a to pokud možno bez demontáže.

Detailní prohlídky se skládají z rozsáhlejšího přezkoušení letadlových zařízení, letadla a jeho částí letadlových celků a systémů s takovou demontáží, která je k tomu nutná. Pro účely tohoto odstavce je generální oprava části letadlového celku nebo systému považována za detailní prohlídku.

3. Uvolnění letadla do provozu s povolenou závadou

- a) U těch závad, které jsou povoleny za provozu letadla příslušným k tomu určeným dokumentem schváleným ÚCL nebo držitelem TC, jako je Seznam minimálního vybavení (Minimum Equipment List), Seznam povolených odchylek na draku (Configuration Deviation List), příslušná část letové příručky nebo provozní příručky, může osoba nebo organizace, která má oprávnění k provádění údržby a uvolnění letadla do provozu (dále jen "oprávněná osoba" v této části 3.), uvolnit letadlo do provozu za podmínek uvedených v odstavci (c) této části.
- b) Malá letadla poháněná pístovými motory nebo bezmotorová, pro která nebyl vytvořen základní dokument pro provoz s povolenou závadou, nebo provozovatel popřípadě vlastník, nemají vypracovaný a ÚCL schválený Seznam minimálního vybavení, může oprávněná osoba uvolnit do VFR provozu ve dne s neprovozuschopným vybavením, pokud nebylo požadováno při typové certifikaci nebo provozními předpisy, jako povinné vybavení pro lety podle VFR ve dne, a to na základě informace uvedené v Seznamu vybavení draku (Equipment List), Seznamu vybavení draku pro druhy provozu (Kinds of Operations Equipment List) nebo Typovém osvědčení letadla za předpokladu, že není v rozporu s požadavky provozního předpisu na provedení letu. Uvolnění letadla do provozu musí být provedeno za podmínek v odstavci (c) této části.
- c) Podmínky pro uvolnění letadla do provozu s povolenou závadou:
 1. Oprávněná osoba musí zajistit, aby neprovozuschopné vybavení bylo z letadla demontováno, popřípadě odpojeno a zajištěno.
 2. Oprávněná osoba musí zajistit, aby ke každému neprovozuschopnému vybavení (přístroji nebo palubnímu ovladači) byl umístěn štítek s textem "Mimo provoz" ("Inoperative").
 3. Bez ohledu na ustanovení bodů 1) a 2) tohoto odstavce, pokud je stanoven speciální postup pro uvolnění letadla do provozu s povolenou závadou v dokumentu schváleném ÚCL, musí oprávněná osoba provést tento postup, včetně určení lhůt pro odstranění závady.
 4. Oprávněná osoba musí provést záznam o provedených úkonech do provozně technických dokladů.
 5. Oprávněná osoba uvolňující letadlo s povolenou závadou musí předat provozovateli, popřípadě vlastníku letadla podepsaný a datovaný seznam těchto závad.

4. Informování ÚCL o provedení významných oprav a změn

- a) S výjimkou ustanovení uvedených v odstavci (b) této části musí každá osoba, která provádí významnou opravu nebo významnou změnu, zaslat na ÚCL informaci o provedení významné opravy nebo významné změny popisující rozsah a postup provedení.
- b) V případě významných oprav, které jsou prováděny v souladu s průvodní technickou dokumentací výrobce, může osoba místo požadavků uvedených v odstavci (a) použít pracovní průvodku (Work Order), na které je zaznamenána oprava.

Pozn.: Výše uvedené požadavky jsou stanoveny na základě Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003, M.B.303

5. Letadla provozovaná v kategorii IFR

Provozovatelé / vlastníci letadel provozovaných s povoleným druhem provozu podle přístrojů IFR jsou povinni zajistit provádění všech dodatečných servisních instrukcí, které výrobce / držitel TO označí za závazné.

6. Záznamy v letadlové dokumentaci

Provádění denních záznamů je povinné, pokud není ÚCL stanoveno jinak, pouze do Letadlové knihy. Do Motorové knihy, Záznamníku vrtule nebo jiného letadlového celku musí být prováděny záznamy nalétaných hodin pouze v případě provádění údržby na motoru, vrtuli či celku, častější záznamy jsou nepovinné.

PŘÍLOHA A: Jednotlivé typy prohlídek a jejich provozní podmínky

Tato příloha popisuje typy prohlídek, které mohou být použity jako základní části programů údržby, které musí být prováděny na letadlech za účelem zachování letové způsobilosti. Součástí této přílohy jsou provozní podmínky, za kterých mohou být tyto prohlídky jako základní části programů používány.

- A) S výjimkou ustanovení v odstavci (C) PŘÍLOHY A tohoto dokumentu žádná osoba nesmí provozovat letadlo, pokud na něm nebyla během předchozích 12 kalendářních měsíců provedena v souladu s tímto dokumentem roční prohlídka a letadlo nebylo uvolněno do provozu oprávněnou osobou. Žádná prohlídka, která je provedena podle ustanovení odstavce B) této přílohy nemůže nahradit splnění požadavku tohoto odstavce, pokud není zaznamenána v provozně technických dokladech jako roční (Annual).
- B) S výjimkou ustanovení odstavce C) této přílohy žádná osoba nesmí provozovat letadlo přepravující jakoukoliv osobu (kromě člena posádky) za úplatu, žádná osoba nesmí poskytovat pilotní výcvik za úplatu a nebo nesmí provádět komerční lety na tomto letadle, pokud na něm během předchozích 100 hodin provozu nebyla provedena roční nebo 100 hodinová prohlídka a letadlo nebylo uvolněno do provozu oprávněnou osobou. 100 hodinová lhůta může být překročena maximálně o 5 hodin za předpokladu, že toto překročení bude využito pouze pro dokončení letu, který byl zahájen před dosažením lhůty 100 hodin. Doba letu zahájená po dovršení lhůty 100 hodin může být využita pouze pro přímý let za účelem dosažení místa, kde bude obnovena letová způsobilost, jakékoliv jiné letecké aktivity nejsou povoleny. Doba provozu, která byla překročena přes 100 hodinový interval, musí být zahrnuta jako odlétaná doba do stanovení termínu příští 100 hodinové prohlídky.

Poznámka: Ustanovení odstavců A) a B) této přílohy, pokud jsou použitelná, jsou minimální požadavky, které musí být splněny. Avšak pokud výrobce letadla předepisuje prohlídky odpovídající rozsahem PŘÍLOZE B tohoto dokumentu v intervalech kratší než 12 kalendářních měsíců nebo 100 letových hodin, musí být tyto prohlídky prováděny v souladu s intervaly stanovenými výrobcem, pokud nebylo ÚCL stanoveno jinak.

- C) Odstavce A) a B) této přílohy nejsou použitelné pro letadla, která mají ÚCL schválený program prohlídek jako součást programu údržby na konkrétní letadlo určitého výrobního čísla, uvedený v odstavci D) a E) této přílohy.

D) Progresivní prohlídky:

Každý provozovatel, případně vlastník letadla, který chce provádět na letadle systém progresivních prohlídek, musí předložit písemnou žádost na ST-ÚCL, ve které uvede:

1. technickou základnu a nebo další místa, kde budou prohlídky prováděny;
2. náplň progresivních prohlídek, včetně přechodové (vstupní) prohlídky, s odvolávkou na technickou dokumentaci;
3. plán prohlídek specifikující intervaly v hodinách, cyklech nebo dnech, kdy běžné nebo detailní prohlídky musí být provedeny, včetně instrukcí pro povolení překročení intervalu pro dosažení místa, kde bude prohlídka provedena (překročení intervalu prohlídky musí být uvedeno v průvodní dokumentaci, jinak platí údaj z odstavce B) této přílohy);
4. vzorové seznamy úkonů navrhovaných prohlídek;
5. seznam náradí a přípravků nezbytných k provádění prohlídek;
6. údaje o letadle, na kterém mají být progresivní prohlídky prováděny, včetně jeho technických parametrů a druhů provozu.

Frekvence a rozsah progresivních prohlídek musí pokrýt požadavky pro provedení všech položek požadovaných v prohlídkách letadla během každých 12 kalendářních měsíců, které jsou souhrnně dále uvedeny jako kompletní prohlídka a musí odpovídat doporučením výrobce letadla, zkušenostem z provozu a druhu provozu, jak je letadlo použito. Program progresivních prohlídek musí zajistit, že letadlo bude stále způsobilé a bude vyhovovat údajům typové dokumentace letadla, popřípadě jiným údajům, budou provedeny příkazy k zachování letové způsobilosti, popřípadě dodatečné závazné servisní instrukce výrobce, pokud jsou vyžadovány.

Jestliže program progresivních prohlídek bude přerušen, provozovatel, popřípadě vlastník letadla, musí okamžitě informovat ST-ÚCL formou písemného oznámení. Po přerušení systému progresivních prohlídek první roční prohlídka musí být provedena za 12 kalendářních měsíců od data poslední kompletní prohlídky letadla podle systému progresivních prohlídek. 100 hodinová prohlídka musí být provedena do 100 hodin provozu od data poslední kompletní prohlídky letadla, provedené podle programu progresivních prohlídek.

Kompletní prohlídkou letadla se rozumí pro účely stanovení termínu pro roční nebo 100 hodinové prohlídky provedení detailní prohlídky letadla a všech jeho letadlových celků v souladu se systémem progresivních prohlídek. Běžná prohlídka letadla a detailní prohlídka několika letadlových celků není považována za kompletní prohlídku.

E) Pro velká letadla, vícemotorové letouny s turbínovým pohonem (proudové i turbovrtulové) a vrtulníky s turbínovým pohonem musí být použit jeden ze tří následujících programů prohlídek, který podléhá schválení ÚCL pro konkrétní letadlo určitého výrobního čísla:

1. program prohlídek pro zachování letové způsobilosti navržený držitelem osvědčení leteckého dopravce nebo leteckého provozovatele jako součást programu údržby pro zachování letové způsobilosti. Tento program musí být zpracovaný v souladu s Přílohou G tohoto dokumentu,
2. program prohlídek zpracovaný a doporučený výrobcem letadla nebo držitelem Typového osvědčení, který je uveden v průvodní technické dokumentaci,
3. individuální program prohlídek vypracovaný provozovatelem popřípadě vlastníkem letadla, které není použito pro přepravu osob a zboží za úplatu.

Tento program schvaluje ST-ÚCL na základě předložené žádosti. Žádost musí obsahovat :

- i) Instrukce a postup pro provedení prohlídek včetně nezbytných zkoušek a testování. Tyto instrukce musí zahrnovat v detailech části draku, motorů, vrtulí popřípadě rotorů a letadlových zařízení včetně nouzových a záchranných prostředků (vybavení), u kterých jsou požadovány pravidelné kontroly.
- ii) Program pro provádění prohlídek, které musí být prováděny na základě doby provozu, kalendářních lhůt, cyklů nebo jejich kombinace.

F) Pokud provozovatel, popřípadě vlastník letadla, žádá o změnu jednoho programu údržby, který je uveden v odstavci E) této přílohy, na jiný, doba v provozu, kalendářní lhůty nebo cykly, které byly zaznamenávány během původního programu, musí být zahrnuty při stanovování termínů prohlídek nového programu.

G) Speciální prohlídky, které musí být provedeny nezávisle na typu prohlídky nebo programu prohlídek, pokud již nejsou přímo jejich součástí, pro určité typy provozu:

1. Žádná osoba nesmí provozovat letadlo v řízeném vzdušném prostoru, pokud nebyla patřičně kvalifikovaná a oprávněnou osobou u výškoměrného systému a u zařízení pro automatické vysílání výšky provedena prohlídka a zkouška:
 - i) každého systému statického tlaku, každého výškoměru a každého automatického vysílače výšky v souladu s PŘÍLOHOU C tohoto dokumentu v průběhu předchozích 24 kalendářních měsíců;
 - ii) podle odstavce A) PŘÍLOHY C tohoto dokumentu, po každém rozpojení a opětném spojení systému statického tlaku;
 - iii) integrovaného systému podle odstavce C) PŘÍLOHY C tohoto dokumentu po zástavbě nebo údržbě automatického systému vysílání výšky odpovídače SSR, při které mohla být zavedena chyba v souladu mezi údaji výšky;
 - iv) pro letadla, která nevyužívají řízené vzdušné prostory, platí provedení prohlídek a zkoušek pouze podle odstavce A) PŘÍLOHY C.

Poznámka: Provedení prohlídky a zkoušky dle 1. se zaznamená do provozně technických dokladů letadla. Letadlo nesmí být provozováno v řízeném vzdušném prostoru dle pravidel IFR na výškách vyšších než těch, na kterých byly všechny výškoměry a automatické vysílače výšky daného letadla přezkoušeny.

2. Žádná osoba nesmí za letu používat palubní odpovídač SSR, pokud nebyla patřičně kvalifikovanou a oprávněnou osobou provedena v rozmezí předcházejících 24 kalendářních měsíců jeho prohlídka a zkouška podle PŘÍLOHY D tohoto dokumentu, a pokud nebyl prohlédnut a přezkoušen podle odstavce C) PŘÍLOHY C tohoto dokumentu systém integrovaný s odpovídačem SSR po zástavbě nebo údržbě odpovídače, při které mohla být zavedena chyba mezi údaji výšky.

Poznámka: Provedení prohlídky a zkoušky dle 2. se zaznamená do provozně technických dokladů letadla.

3. Žádná osoba nesmí provozovat letadlo dle pravidel IFR při použití radionavigačního systému VOR, pokud palubní zařízení VOR tohoto letadla:

- i) není udržováno a přezkušováno podle schváleného postupu, nebo
- ii) nebylo provozně přezkoušeno v rozmezí předcházejících 30 dní podle PŘÍLOHY F tohoto dokumentu.

Poznámka: Provedení, způsob provedení a chyba zjištěná při provozním přezkoušení dle 3. ii) se zaznamenají do provozně technických dokladů letadla.

4. Žádná osoba nesmí provozovat letadlo, pokud nebylo provedeno vážení a určení polohy těžiště letadla před nejdéle 72 měsíci. Výjimkou jsou letadla provozovaná v Obchodní letecké dopravě, kde je periodické vážení ošetřeno provozním předpisem EU-OPS.

PŘÍLOHA B: Rozsah a detaily prací roční nebo 100 hod. prohlídky, které musí být provedeny, pokud je možno použít je vzhledem ke konstrukci letadla

- A) Každý, kdo provádí roční nebo 100 hodinovou prohlídku, musí před jejím zahájením sejmout nebo otevřít všechny potřebné kontrolní panely, dveře, aerodynamické kryty a kryty motoru. Letadlo a jeho motor musí být pečlivě očištěny.
- B) Každý, kdo provádí roční nebo 100 hodinovou prohlídku, musí do ní zahrnout (podle příslušného typu) následující části trupu a plovákové části hydroplánu a zkontrolovat u nich následující položky:
1. potah a plátěné části - poškození, deformace nebo jiný příznak poruchy, vadné nebo nespolehlivé uchycení závěsů;
 2. systémy a části - nesprávná montáž, zřejmé defekty a neuspokojivá funkce;
 3. technický stav obalů, plynových vaků, nádrží pro vyvažovací přítěž a podobných částí.
- C) Každý, kdo provádí roční nebo 100 hodinovou prohlídku, musí do ní zahrnout (podle příslušného typu) následující části kabiny a pilotního prostoru a zkontrolovat u nich následující položky :
1. všeobecná kontrola čistoty a volných předmětů, které by mohly zablokovat řízení;
 2. závady v technickém stavu sedadel a upínacích pasů a jejich vnější defekty;
 3. okna a čelní skla - poškození, praskliny;
 4. přístroje - špatný technický stav, montáž, značení a (v případě, že je možno přezkoušet) nesprávná funkce;
 5. systém řízení na draku a ovládání motoru - nesprávná instalace a funkce;
 6. akumulátorové baterie - závady v instalaci, kapacita a nabití,
poznámka: tento požadavek platí i pro akumulátorové baterie umístěné mimo výše uvedené prostory;
 7. všechny systémy - kontrola nesprávné instalace, všeobecný technický stav, zřejmé a patrné závady, nezajištěné připevnění.
- D) Každý, kdo provádí roční nebo 100 hodinovou prohlídku, musí do ní zahrnout (podle příslušného typu) následující části motoru a motorové gondoly a zkontrolovat u nich následující položky :
1. část motoru - vizuální kontrola prosakování oleje, paliva nebo hydraulické kapaliny a identifikace zdrojů netěsnosti;
 2. svorníky a matice - nesprávné dotažení a viditelné závady;
 3. vlastní motor - kontrola komprese jednotlivých válců, kovové částěčky nebo nečistoty na sítích vypouštěcích zátek, v případě snížené komprese kontrola vnitřního stavu a tolerancí válcové jednotky (platí pro pístové motory);
 4. uložení motoru - trhliny, vůle v uložení motoru a uchycení motorového lože;
 5. pružné tlumiče vibrací - technický stav a poškození;
 6. ovládání motoru - závady, nesprávné výchylky a nesprávné zajištění;
 7. potrubí, hadice a přípojky - netěsnosti, špatný technický stav a dotažení;
 8. výfuková potrubí - trhliny, závady, nesprávné upevnění;
 9. příslušenství - viditelné závady v uchycení a zajištění;
 10. všechny systémy - nesprávná instalace, špatný technický stav, závady a nezajištěné uchycení;
 11. motorové kryty - trhliny a závady.

- E) Každý, kdo provádí roční nebo 100 hodinovou prohlídku, musí zahrnout (podle příslušného typu) následující části přístávacího zařízení a zkontrolovat u nich následující položky:
1. všechny prvky - technický stav a nezajištěné uchycení;
 2. tlumiče rázů - nesprávná hladina tlumicí kapaliny;
 3. spojovací články, konzoly a podobné části - nepřijatelné nebo nadměrné opotřebení a deformace;
 4. zasouvací mechanismus a zámky - nesprávná funkce;
 5. hydraulické potrubí - netěsnosti;
 6. elektrické systémy - nesprávná funkce vypínačů;
 7. kola - trhliny, závady, stav ložisek;
 8. pneumatiky - opotřebení a poškození;
 9. brzdy - nesprávné nastavení;
 10. plováky a lyže - nezajištěné uchycení a zjevné nebo zřejmé závady.
- F) Každý, kdo provádí roční nebo 100 hodinovou prohlídku, musí zahrnout (podle příslušného typu) všechny části křídla a centroplánu a zkontrolovat všeobecný technický stav poškození potahu nebo potahové látky, deformace, příznaky poruchy a nezajištěnost uchycení.
- G) Každý, kdo provádí roční nebo 100 hodinovou prohlídku, musí zahrnout (podle příslušného typu) všechny části a systémy, které tvoří úplnou montážní skupinu ocasních ploch a zkontrolovat všeobecný technický stav potahu (látky), jeho poškození, deformace, příznaky poruchy, nedostatečného a nezajištěného uchycení, nesprávné instalace částí a jejich nedostatečnou funkci.
- H) Každý, kdo provádí roční nebo 100 hodinovou prohlídku, musí do ní zahrnout (podle příslušného typu) následující části stavební skupiny vrtule a provést u nich následující kontroly:
1. sestava vrtule - trhliny, rysky, bandáže a netěsnosti hydraulické části;
 2. svorníky - nesprávné dotažení a chybějící zajištění;
 3. odmrazovací zařízení - nesprávná funkce a zřejmé závady;
 4. mechanismus ovládání - nesprávná funkce, nezajištěné spoje a omezený chod.
- I) Každý, kdo provádí roční nebo 100 hodinovou prohlídku, musí zahrnout (podle příslušného typu) následující části radiového vybavení a zkontrolovat u nich následující položky:
1. radiové a elektronické vybavení - nesprávná instalace a nezajištěné uchycení.
 2. kabelové svazky a přívody - nesprávné vedení, nezajištěné uchycení a zřejmé defekty;
 3. ukostření a stínění - nesprávná instalace a špatný technický stav;
 4. anténní systémy, včetně vlečné antény - špatný technický stav, nezajištěné uchycení a nesprávná funkce;
- J) Každý, kdo provádí roční nebo 100 hodinovou prohlídku, musí do ní zahrnout (podle příslušného typu) každou instalovanou část příslušenství, která není zahrnuta v tomto seznamu a zkontrolovat její správnou instalaci a správnou funkci.
- K) Každý, kdo provádí roční prohlídku, musí do ní zahrnout provedení kompenzace kompasu.
- L) Každý, kdo provádí roční prohlídku na letadlech certifikovaných pro lety podle pravidel IFR, musí do ní zahrnout kontrolu funkce a citlivosti radiového a radionavigačního systému,

PŘÍLOHA C: Kontroly a prohlídky výškoměrného systému

Při provádění zkoušek a prohlídek výškoměrných systémů požadovaných odstavcem (G)(1) PŘÍLOHY A tohoto dokumentu se musí dodržet následující postup:

A) Systém statického tlaku:

1. Zjistěte, zda nebyla narušena průchodnost zachycenou vlhkostí a překážkami.
2. Zjistěte, zda netěsnost systému je v povolených tolerancích:

i) nepřetlakovaná letadla

Vytvořte v systému statického tlaku podtlak odpovídající tlakovému rozdílu přibližně 36 hPa nebo údaji výškoměru 1 000 ft nad výškou letadla v čase a místě zkoušky. Po dobu 1 minuty, bez dodatečného odsávání, nesmí pokles výšky indikovaný výškoměrem překročit hodnotu 100 ft.

ii) přetlakovaná letadla

Vytvořte v systému statického tlaku tlakový rozdíl odpovídající maximálnímu kabinovému tlakovému rozdílu na který je letadlo certifikováno. Po dobu 1 minuty, bez dodatečného odsávání, nesmí pokles indikované výšky překročit hodnotu 2 % ekvivalentní výšky maximálního kabinového tlakového rozdílu nebo 100 ft (platí vyšší hodnota).

3. Zjistěte, zda vytápění sondy statického tlaku, pokud je instalováno, správně funguje.
4. Zjistěte, zda nedošlo k žádným změnám nebo deformacím povrchu draku, které by mohly ovlivnit vazbu mezi tlakem vzduchu v systému statického tlaku a skutečným statickým tlakem okolního ovzduší při jakýchkoliv podmínkách letu.

B) Výškoměr:

1. Proveďte zkoušku podle následujících pododstavců v opravárenském zařízení s příslušným oprávněním. Pokud není dále určeno jinak, musí být každá zkouška vlastností přístroje provedena s přístrojem, který je vystaven vibracím. Jsou-li zkoušky prováděny při teplotě, která se podstatně liší od teploty okolního prostředí přibližně 25 °C, musí být provedena teplotní korekce.

i) Chyba stupnice

Při nastavení stupnice barometrického tlaku na 1013,25 hPa musí být výškoměr postupně vystaven působení tlaků odpovídajících výškám specifikovaným v Tabulce I až do maximální provozní výšky letadla, ve kterém má být výškoměr zastavěn. Tlak musí být měněn až k rozdílu přibližně 2 000 ft od zkušební výšky rychlostí, která nepřekročí 20 000 stop za minutu. Zkušební výška se musí dosahovat nejmenší možnou rychlostí, které je schopno zkušební zařízení, tak aby nebyla překročena nastavovaná hodnota. Výškoměr musí být udržován, před odečtením hodnoty, na tlaku odpovídajícímu každé zkušební výšce po dobu nejméně 1 minuty, ne však více než 10 minut. Chyba ve všech zkušebních výškách nesmí překročit tolerance specifikované v Tabulce I.

ii) Hystereze

Zkouška hystereze nesmí začít dříve než 15 min. po úvodním nastavení výškoměru na tlak odpovídající maximální provozní výšce letadla dosažené při zkoušce chyby údaje předepsané pododstavcem (i). Tlak je zvyšován rychlostí napodobující klesání se ztrátou výšky od 5 000 do 20 000 stop za minutu až do hodnoty 3 000 stop před prvním zkušebním bodem (50 % maximální výšky). Potom se přibližujeme ke zkušebnímu bodu nejmenší možnou rychlostí, kterou je zkušební zařízení schopno tak, aby nebyla překročena nastavovaná hodnota. Na tomto tlaku je výškoměr udržován po dobu nejméně 5 minut, avšak ne více než 15 minut, před odečtením zkoušené hodnoty. Po odečtení je tlak dále zvyšován stejným způsobem jako předtím, až do hodnoty odpovídající druhému zkušebnímu bodu (40 % maximální výšky). Na tomto tlaku je výškoměr udržován po dobu nejméně 1 minuty, avšak ne déle než 10 minut, před odečtením zkoušené hodnoty.

Po odečtení je tlak dále zvyšován stejným způsobem jako předtím, až do dosažení atmosférického tlaku. Údaje výškoměru na každém ze dvou zkušebních bodů se nesmí lišit více než dovoluje tolerance specifikovaná v Tabulce II od hodnot odečtených na odpovídajících výškách zaznamenaných v průběhu zkoušky chyby stupnice předepsané odstavcem (B)(1)(i).

iii) Dodatečný účinek

Údaj výškoměru (opravený na změnu atmosférického tlaku) odečtený ne později než po 5 minutách po ukončení zkoušky hystereze předepsané v odstavci (B)(1)(ii) se nesmí lišit od původního údaje při atmosférickém tlaku ne více než povoluje tolerance specifikovaná v Tabulce II.

iv) Tření

Výškoměr musí být podroben ustálenému přírůstku tlaku odpovídajícímu přibližně 750 stop za minutu. Na každé výšce uvedené v Tabulce III nesmí být změna hodnoty odečtené po zavedení vibrací větší, než odpovídá toleranci uvedené v Tabulce III.

v) Netěsnost pouzdra přístroje

Únik pouzdem přístroje, jestliže tlak v něm odpovídá výšce 18 000 stop nebo maximální provozní výšce výškoměru, nesmí změnit údaje výškoměru o více než tolerance uvedené v Tabulce II v průběhu 1 minuty.

vi) Chyba barometrické stupnice

Barometrická stupnice musí být při konstantním atmosférickém tlaku nastavena na každou z hodnot (spadajících do rozsahu nastavení), uvedených v Tabulce IV a musí způsobit, že ručička výškoměru indikuje ekvivalentní rozdíl výšky uvedený v Tabulce IV s tolerancí 25 stop.

2. Výškoměrné systémy vzdušných dat spojené s palubními počítači nebo systémy, které mají zabudovanou vnitřní korekci vzdušných dat, mohou být zkoušeny způsobem podle specifikací vyvinutých výrobcem, jsou-li přijatelné pro ÚCL.

C) Zkoušky integrovaných systémů automatických vysílačů výšky a odpovídačů SSR:

Zkoušky musí být provedeny osobou s příslušným oprávněním za podmínek specifikovaných v odstavci (A). Měření automatické tlakové výšky na výstupu zastavěného odpovídače pracujícího v módu C a módu S musí být provedeno při dostatečném počtu zkušebních bodů, aby bylo zajištěno, že automatický systém vysílání výšky, výškoměr a odpovídač SSR plní očekávanou funkci, pro kterou jsou zastavěny v letadle. Rozdíl mezi výstupem automatického vysílání výšky a výškou indikovanou na výškoměru nesmí překročit 125 stop.

D) Záznamy:

Osoba, která provádí zkoušky výškoměru musí zaznamenat typ a výrobní číslo výškoměru, datum a maximální výšku, při které byl výškoměr zkoušen a osoba schvalující uvolnění letadla do provozu musí zaznamenat tyto údaje do provozně technických dokladů letadla.

Všechny výše jmenované práce mohou být zahrnuty přímo v Programu údržby zpracovaném provozovatelem a schváleném ÚCL.

TABULKA I

Výška (stopy)	Ekvivalentní tlak (hPa)	Tolerance +/- (stop)
-1 000	1050,43	20
0	1013,25	20
500	995,13	20
1 000	977,22	20
1 500	959,57	25
2 000	942,17	30
3 000	908,17	30
4 000	875,15	35
6 000	812,02	40
8 000	752,66	60
10 000	696,85	80
12 000	644,42	90
14 000	595,25	100
16 000	549,16	110
18 000	506,02	120
20 000	465,65	130
22 000	427,92	140
25 000	376,04	155
30 000	300,89	180
35 000	238,45	205
40 000	187,55	230
45 000	147,48	255
50 000	115,99	280

TABULKA II: Tolerance zkoušek

Zkouška		Tolerance (stop)
Těsnost pouzdra		+/- 100
Zkouška hystereze:	První zkušební bod (50% max. výšky)	75
	Druhý zkušební bod (40% max. výšky)	75
Zkouška dodatečného účinku		30

TABULKA III: Tření

Výška (stop)	Tolerance (stop)
1 000	+/-70
2 000	70
3 000	70
5 000	70
10 000	80
15 000	90
20 000	100
25 000	120
30 000	140
35 000	160
40 000	180
50 000	250

TABULKA IV: Rozdíl „Tlak – Výška“

Tlak (hPa)	Výškový rozdíl (stopy)
	tolerance +/- 25 stop
951,61	-1 727
965,16	-1 340
982,09	- 863
999,03	- 392
1013,25	0
1032,89	+ 531
1046,44	+ 893
1049,49	+ 974

PŘÍLOHA D: Zkoušky a prohlídky odpovídačů SSR

Zkoušky odpovídačů SSR požadovaných odstavcem (G)(2) PŘÍLOHY A tohoto dokumentu mohou být prováděny buď s využitím laboratorního, nebo přenosného zkušebního zařízení a musí splňovat požadavky předepsané v odstavcích (A) - (J) této PŘÍLOHY D. Je-li použito přenosné zkušební zařízení s příslušnou vazbou na letadlový anténní systém, pak musí zkušební zařízení pro odpovídače SSR pracovat s jmenovitou rychlostí 235 dotazů za sekundu tak, aby nedošlo k možné interferenci s SSR. Pro mód S provozujte zkušební zařízení s jmenovitou rychlostí 50 dotazů módu S za sekundu. Je povolen dodatečný pokles 3 dB pro kompenzaci chyb vzniklých připojením anténního systému při měření citlivosti přijímače prováděném v souladu s odstavcem (C)(1) v případě použití přenosného zařízení.

A) Vysílací kmitočet odpovědi:

1. Pro všechny třídy odpovídačů SSR ověřte, zda při dotazování je odpovídací kmitočet 1 090 +/- 3 MHz.
2. Pro třídy odpovídačů 1B, 2B a 3B módu S ověřte, zda při dotazování je odpovídací kmitočet 1 090 +/- 3 MHz.
3. Pro třídy odpovídačů 1B, 2B a 3B módu S, které obsahují volitelný odpovídací kmitočet 1 090 +/- 1 MHz ověřte, zda je při dotazování vysílán správný odpovídací kmitočet.
4. Pro třídy odpovídačů 1A, 2A, 3A a 4 módu S ověřte, zda při dotazování je odpovídací kmitočet 1 090 +/- 1 MHz.

B) Potlačení:

V případě dotazu v módu 3/A při rychlosti dotazů mezi 230 a 1 000 za sekundu u odpovídačů SSR třídy 1B a 2B nebo třídy 1B, 2B a 3B módu S; dále v případě odpovídačů SSR tříd 1A a 2A nebo tříd 1B, 2A, 3A a 4 módu S, které jsou dotazovány v módu 3/A s rychlostí mezi 230 a 1 200 dotazy za sekundu;

1. Ověřte, že odpovídač neodpovídá na více než 1 % dotazů SSR, jestliže amplituda impulzu P2 je rovna impulzu P1.
2. Ověřte, že odpovídač odpovídá na nejméně 90 % dotazů SSR, jestliže amplituda impulzu P2 je o 9 dB nižší než amplituda impulzu P1. Jestliže je zkouška prováděna pomocí vyzařovaného zkušebního signálu, rychlost dotazů musí být 235 +/- 5 dotazů za sekundu, pokud není pro dané zkušební zařízení povolena pro dané místo vyšší rychlost.

C) Citlivost přijímače:

1. Ověřte, že pro kteroukoliv třídu odpovídače SSR minimální úroveň "spouštění" (triggering level - MTL) systému je -73 +/- 4 dbm, anebo že tato hodnota (MTL) pro kteroukoliv třídu odpovídače módu S pro dotazy módu S formát (typ P6) je -74 +/- 3 dbm s použitím zkušebního zařízení buď:
 - i) připojeného k anténnímu konci anténního svodu, nebo
 - ii) připojeného k anténní přípojce odpovídače s korekcí pro ztráty v anténním svodu, nebo
 - iii) využívajícího vyzařovaný signál.
2. Ověřte, že rozdíl v citlivosti přijímače módu 3/A a módu C nepřesahuje 1 dB pro kteroukoliv třídu odpovídače SSR nebo kteroukoliv třídu odpovídače módu S.

D) Špičkový výstupní vysokofrekvenční (VF) výkon:

1. Ověřte, že výstupní VF výkon odpovídače je ve stanoveném rozsahu pro příslušnou třídu odpovídače. Použijte stejné podmínky, které jsou popsány výše v odstavcích (C) (1) (i), (ii) a (iii).
 - i) Pro odpovídače SSR třídy 1A a 2A ověřte, že minimální špičkový VF výstupní výkon je nejméně 21,0 dbw (125 watt).

- ii) Pro odpovídače SSR třídy 1B a 2B ověřte, že minimální špičkový VF výstupní výkon je nejméně 18,5 dbw (70 watt).
- iii) Pro odpovídače tříd 1A, 2A, 3A a 4 a ty odpovídače tříd 1B, 2B a 3B módu S, které jsou vybaveny volitelným vysokým VF špičkovým výstupním výkonem, ověřte, že minimální VF špičkový výstupní výkon je nejméně 21,0 dbw (125 watt).
- iv) Pro odpovídače tříd 1B, 2B a 3B módu S ověřte, že minimální VF špičkový výstupní výkon je nejméně 18,5 dbw (70 watt).
- v) Pro kteroukoliv třídu odpovídače SSR nebo módu S ověřte, že maximální VF špičkový výstupní výkon nepřekračuje 27,0 dbw (500 watt).

Poznámka: Zkoušky (E) - (J) se vztahují pouze k odpovídačům módu S.

E) Mód S - Oddělení přepínaných přenosových kanálů:

Pro kteroukoliv třídu odpovídačů módu S, které mají přepínaný provoz, ověřte, že VF špičkový výstupní výkon přenášený zvolenou anténou přesahuje výkon přenášený nezvolenou anténou o nejméně 20 dB.

F) Mód S - Adresování:

Ověřte, zda odpovídač módu S odpovídá pouze na dotaz vyslaný na jemu určenou adresu. Použijte správnou adresu a nejméně 2 nesprávné adresy. Dotazy musí být provedeny při jmenovité rychlosti 50 dotazů za sekundu.

G) Mód S - Formáty:

Dotazujte odpovídač módu S ve formátu "země/vzduch" (UF- uplink format), pro který je vybaven, a ověřte, že odpovědi jsou správně formátovány. Použijte přehledový formát UF = 4 a 5. Ověřte, že výška vysílaná v odpovědích na UF = 4 je stejná s výškou vysílanou v platné odpovědi SSR módu C. Ověřte, že identifikace vysílaná v odpovědích na UF = 5 je stejná s vysílanou identifikací v platných odpovědích SSR módu 3/A. Jestliže je odpovídač příslušně vybaven, použijte komunikační formáty UF = 20, 21 a 24.

H) Mód S - Všeobecný dotaz (Mode S All-Call):

Dotazujte odpovídač módu S všeobecným dotazem - pouze módu S, formátem UF=11 a SSR/mód S formáty všeobecné výzvy (impulz P4 1.6 mikrosekundy) a ověřte, že v odpovědích (formát DF=11 vzduch/země) jsou vysílány správné adresy a schopnosti.

I) SSR všeobecný dotaz (ATCRBS-Only All-Call):

Dotazujte odpovídač módu S všeobecným dotazem pouze SSR (impulz P4 0.8 mikrosekundy) a ověřte, že není vytvářena žádná odpověď.

J) "Squitter":

Ověřte, že odpovídač módu S vytváří přibližně jednou za sekundu správný "squitter".

K) Záznamy:

Osoba, která provádí zkoušky odpovídače, musí zaznamenat typ a výrobní číslo odpovídače, datum a provedené zkoušky a osoba schvalující uvolnění letadla do provozu musí zaznamenat tyto údaje do provozně technických dokladů letadla.

PŘÍLOHA E: Vystavování formuláře Potvrzení o údržbě

Formulář Potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu je vystavován pro letadla mimo obchodní leteckou dopravu.

Pro malá letadla v obchodní letecké dopravě se vystavovat nemusí. Velkým letadlům v obchodní letecké dopravě se nevystavuje. Uvolnění do provozu je u nich prováděno jinou formou schválenou ÚCL (např. Systém technického deníku).

Potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu vystavuje k údržbě daného rozsahu a daného typu oprávněná osoba a podepisuje osvědčující pracovník s příslušným oprávněním (autorizací). Originál Potvrzení o údržbě musí být spolu s ostatními předepsanými doklady vždy na palubě letadla.

Záznamy nezbytné k ověření všech požadavků splněných pro vydání osvědčení o uvolnění do provozu, včetně uvolňujících dokumentů od subdodavatele, musí být uchovávány. Organizace oprávněná k údržbě uchovává kopii všech záznamů o údržbě a jakýchkoliv s ní souvisejících údajů pro údržbu 3 roky ode dne, kdy bylo letadlo nebo letadlový celek, k němuž se práce vztahovala, z organizace oprávněné k údržbě uvolněno.

Formuláře „Potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu“ – CRS jsou také umístěny na webu ÚCL, formuláře sekce technické. Zápis o uvolnění letadla do provozu na těchto formulářích musí odpovídat vzorovému zápisu uvedenému v Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 pro konkrétní organizace s oprávněním podle Části 145 nebo Části M, Hlava F.

Pokud je údržba provedena a letadlo uvolněno do provozu nezávislým osvědčujícím pracovníkem s odpovídající kvalifikací pro údržbu daného typu / kategorie letadel mimo oprávněnou organizaci k údržbě, zápis na formuláři musí odpovídat vzorovému zápisu pro Část M a bloky pro údaje o konkrétní organizaci údržby se proškrtnou. Pro tyto účely je navržen formulář : CAA/F-TI-148-n / 08, viz webové stránky ÚCL, pokud je údržba provedena a letadlo uvolněno do provozu pilotem - vlastníkem bez odpovídající kvalifikace k údržbě letadel a mimo oprávněnou organizaci k údržbě, použije se zvlášť pro tento účel určený formulář: CAA/F-TI-149-n / 08, viz webové stránky ÚCL, bez bloků pro údaje o konkrétní organizaci údržby a zápis na formuláři musí odpovídat vzorovému zápisu pro Část M.

PŘÍLOHA F: Provozní přezkoušení palubního zařízení VOR

A) S výjimkou stanovenou v odstavci (B), každý kdo provádí provozní přezkoušení palubního zařízení VOR musí:

1. použít na letištích plánovaného odletu zkušební signál provozovaný nebo schválený příslušným úřadem nebo zkušební signál vysílaný certifikovaným a schváleným zkušebním zařízením /maximální dovolená indikovaná chyba zaměření je $\pm 4^\circ$, nebo
2. jestliže na letišti plánovaného odletu není zkušební signál k dispozici, použít místo na letišti na zemi označené příslušným úřadem jako kontrolní bod systému VOR /maximální dovolená chyba je $\pm 4^\circ$, nebo
3. není-li k dispozici ani zkušební signál ani pozemní označený kontrolní bod, použít letový kontrolní bod označený příslušným úřadem /maximální dovolená chyba zaměření je $\pm 6^\circ$, nebo
4. není-li k dispozici ani zkušební kontrolní signál ani kontrolní bod, pak za letu:
 - i) zvolte radiál VOR, který leží ve středu ustavené tratě VOR,
 - ii) zvolte markantní pozemní bod na zvoleném radiálu ležící více než 20 nm od majáku VOR a nalet'te přímo nad tento bod v příhodné výšce,
 - iii) zaznamenejte zaměření VOR indikované přijímačem nad tímto pozemním bodem

poznámka: maximální dovolená odchylka publikovaného radiálu a indikovaného zaměření je 6° .

B) Jestliže je na letadle zastavěn zdvojený systém VOR (jednotky na sobě nezávislé kromě antén) osoba přezkušující palubní zařízení může zkontrolovat jeden systém vůči druhému místo postupů specifikovaných v odstavci(a). Musí se naladit oba systémy na stejný vysílač VOR a zaznamenat indikovaná zaměření na tento vysílač. Maximální dovolená odchylka mezi těmito dvěma indikovanými zaměřeními je 4° .

PŘÍLOHA G: Program údržby navržený držitelem osvědčení leteckého dopravce nebo leteckého provozovatele

A) Žádost o počáteční schválení Programu údržby

1. ÚCL musí být dodány následující dokumenty:
 - i) návrh Programu údržby;
 - ii) návrh programu spolehlivosti, pokud je program údržby založen na metodě MSG nebo převážně na sledování stavu;
 - iii) Dokumenty, na základě kterých byl Program údržby zpracován (kde je použito: „TCDS, MRB report, MPD, Maintenance Manual - Chapter 5, Corrosion Prevention Control Programme, Certification Maintenance Requirements, Life Limitations“ atd.);
 - iv) Konstrukční stav letadla (Typová specifikace, seznam zapracovaných STC, stav zapracování AD, stav modifikací a oprav každého letadla uvedeného v Programu údržby).
2. Jestliže se návrh Programu údržby liší od doporučení držitele Typového osvědčení (TO), musí být ÚCL dodáno přijatelné technické zdůvodnění pro takovéto rozdíly, jak je uvedeno v bodě 4.
3. Vzhledem k výše uvedenému, rozdíly od původního doporučení držitele TO mohou sestávat z:
 - i) dodatečných prací (úkolů);
 - ii) zrušení prací (úkolů);
 - iii) modifikací těchto prací (úkolů);
 - iv) změny frekvence těchto prací (úkolů).
4. Je-li provedeno srovnání s dříve schváleným(i) Programem(y) údržby, musí být ÚCL dodány následující dodatečné dokumenty:
 - i) dříve schválený Program údržby;
 - ii) detailní srovnání mezi oběma flotilami letadel vztahující se k bodům Programu údržby, kterých se srovnání týká vzhledem k:
 - a. typu provozu (dlouhé/krátké tratě, ETOPS/non ETOPS, stupeň využití flotily, klimatické podmínky atd.);
 - b. technický stav (standard) flotily (modifikační standardy, zákazníkem požadované změny, varianty TO, opravy konstrukce letadla atd.);
 - c. faktory údržby (stáří letadel, aplikované zvyklosti (zkušenosti) a postupy údržby, program spolehlivosti, postupy provádění SB, program mazání atd.).
5. Pokud jsou rozdíly předloženy ve shodě s bodem 4., tyto rozdíly se musí odrazit v navrhovaném Programu údržby provozovatele a musí být poskytnuto jejich zdůvodnění.
6. Program údržby by měl obsahovat následující informace:
 - i) typ/model a poznávací značku letadla, motorů a kde je to použitelné, APU a vrtuli;
 - ii) jméno/název a adresu vlastníka, provozovatele nebo organizace oprávněné podle Části M, Hlavy G Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 (dále Části M, Hlavy G), která řídí letovou způsobilost letadla.
 - iii) číslo oprávnění, datum vydání a číslo vydání schváleného programu údržby;
 - iv) prohlášení podepsané vlastníkem, provozovatelem nebo organizací oprávněnou podle Části M, 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;
 - v) obsahy/seznam platných stran a jejich stav revize dokumentu;
 - vi) kontrolní lhůty, které odrážejí očekávanou využitelnost letadla. Taková využitelnost by měla být stanovena a zahrnovat toleranci ne větší než 25%; pokud se využití neočekává, mohou být zahrnuta také omezení kalendářní dobou;

- vii) ustanovení k záznamu data a odkazu na schválené změny zapracované do programu údržby;
- viii) podrobnosti o úkolech předletové údržby, které jsou vykonávány personálem údržby;
- ix) úkoly a lhůty (intervaly/četnosti), ve kterých by měla být každá část letadla, motorů, APU, vrtulí, letadlových celků, příslušenství, vybavení, přístrojů, elektrického a radiového zařízení, společně se souvisejícími systémy a zástavbami kontrolována; toto musí zahrnovat druh a stupeň požadované prohlídky;
- x) lhůty, ve kterých by měly být letadlové celky kontrovány, čištěny, mazány, doplněny, seřízeny a zkoušeny;
- xi) použitelné podrobnosti z požadavků systému stárnutí letadel (ageing program) společně s jakýmkoliv specifikovaným programem namátkových kontrol;
- xii) použitelné podrobnosti ze specifických programů údržby konstrukce, které jsou vydané držitelem Typového osvědčení, např. zachování konstrukční integrity, programy přípustnosti poškození a dodatkových kontrol konstrukce, programy údržby konstrukce, prevence koroze a kontrola, hodnocení opravy, rozsáhlé únavové poškození;
- xiii) lhůty, ve kterých by měly být provedeny generální opravy nebo výměny prostřednictvím nových nebo generálkovaných letadlových celků;
- xiv) odkazy na ostatní dokumenty schválené Agenturou (EASA), které obsahují podrobnosti z úkolů údržby např. požadavky na certifikaci a údržbu (CMR), příkazy k zachování letové způsobilosti (AD) apod.;
- xv) podrobnosti nebo odkazy na program spolehlivosti, pokud byl zpracován; případy, kdy je program spolehlivosti zpracováván včetně popisu doporučených metod.
- xvi) prohlášení, že metody a postupy ke splnění programu údržby jsou podle norem specifikovaných v pokynech pro údržbu držitele Typového osvědčení. V případě, že se schválené metody a postupy liší, mělo by na ně prohlášení upozornit.

B) Žádost o Dodatek ke schválenému Programu údržby

1. Provozovatel jmenuje osobu odpovědnou za udržování a řízení (kontrolu) Programu údržby včetně zajištění, že Program je vhodně doplňován v případě potřeby na základě pravidelných kontrol. Vlastník nebo organizace oprávněná dle Části M, Hlavy G musí být ujištěna, že program reflektuje potřeby údržby letadla a že je zaručen bezpečný provoz letadla.
2. Změny (opravy) programu údržby musí být provedeny vlastníkem nebo organizací oprávněnou podle Části M, Hlavy G, aby odrážely změny v doporučeních držitele Typového osvědčení, modifikací, provozní zkušenosti nebo požadavky ÚCL. Změna Programu údržby může zahrnovat:
 - i) dodatečné práce (úkoly);
 - ii) zrušení prací (úkolů);
 - iii) modifikace prací (úkolů);
 - iv) změny frekvencí těchto prací (úkolů);
 - v) změny seznamu letadel, která podléhají tomuto Programu údržby.
3. Následující dokumenty musí být dodány ÚCL :
 - i) navrhovaná změna Programu údržby;
 - ii) zdůvodnění ke každé změně, jako jsou:
 - a. dodatky k dokumentům, na základě kterých byl Program údržby zpracován (kde je použito: TCDS, MRB report, MPD, Maintenance Manual - Chapter 5, Corrosion Prevention Control Programme, Certification Maintenance Requirements, Life Limitations“ atd.); v tomto případě se z pravidla jedná o změny navržené držitelem TO, které vznikají pokračující činností výboru pro řízení údržby (MRB) za použití postupů MSG-3 nebo využitím sběru dat o provozu celé flotily letadel;

- b. modifikace, zahrnuté Servisní bulletiny, Příkazy k zachování letové způsobilosti (PZZ) a provedené opravy;
 - c. data vycházející z programu spolehlivosti nebo z monitorování účinnosti Programu údržby zpravidla používá provozovatel v případě, že se snaží využít svých zkušeností z provozu a údržby pro eskalaci intervalů jednotlivých úkolů údržby. V této činnosti musí zachovat následující postup. Nejdříve vypracuje technické zdůvodnění nálezů z údržbových úkolů, které hodlá eskalovat. Navrhne pro jednotlivé úkoly nové intervaly (zvýšení je možné maximálně o 25% stávajícího intervalu). Po schválení tohoto kroku ÚCL provozovatel zkušebně aplikuje „zvýšené“ intervaly v procesu údržby provozovaných letadel a následně technicky zhodnotí jejich dopad. Poté následuje konečné schválení.
- iii) Jestliže dodatek Programu údržby vychází z doplnění seznamu letadel podléhajících tomuto Programu údržby, musí být ÚCL dodán konstrukční stav letadla (Typová specifikace, stav AD, stav modifikací a oprav).

C) Závěrečná ustanovení

1. Vlastník nebo organizace oprávněná podle Části M, Hlavy G se mohou odchýlit od lhůt předepsaných v programu údržby pouze se schválením příslušného úřadu nebo prostřednictvím postupu uvedeném v programu údržby a schváleném příslušným úřadem.
2. Programy údržby vlastníka nebo organizace oprávněné podle Části M, Hlavy G musí být podrobeny pravidelné kontrole, aby se zajistilo, že odrážejí platná doporučení držitele Typového osvědčení, kontroly vzhledem ke zprávě MRB a závazné požadavky a potřeby údržby letadla.
3. Vlastník nebo organizace oprávněná podle Části M, Hlavy G musí přezkoumat podrobné požadavky minimálně každý rok pro zachování platnosti na základě provozních zkušeností.
4. Jestliže není ÚCL delší dobu přesvědčen, že může být udržován bezpečný provoz, může být schválení programu údržby nebo jeho části pozastaveno nebo zrušeno, např. provozovatel mění využití letadla, vlastník nebo provozovatel není schopen zajistit, aby program údržby odrážel potřeby údržby letadla apod..

PŘÍLOHA H: Schválené údaje změn (modifikací a STC) a oprav

Údaje pro provedení změn (modifikace, STC) a nestandardních oprav, schválené ÚCL nebo úřadem jiného členského státu EU do 27.9.2003 zůstávají u transferovaných letadel platné za předpokladu, že jsou dodrženy podmínky a omezení, které byly při schvalování stanoveny.

Údaje vydané od 28.9.2003 musí být schváleny v souladu s postupy Nařízení Komise (ES) č. 1702/2003.

Změny typového návrhu akceptované ÚCL při přejímkách letadel provedených do 27.9.2003 (STC, Form 337 aj.) jsou považovány za schválené.

**PŘÍLOHA I: Formulář Programu údržby pro malá letadla provozovaná dle § 77
zákona 49/1997 Sb. (Formulář CAA/F-ST-177-0/09)**

Program údržby	
pro letadla provozovaná podle §77, zákona 49/1997 Sb. (pouze pro sportovní a rekreační létání)	
č.: MP-xxxxxxx-zzzzzz-čč	číslo výtisků:
Program údržby je zpracován ve smyslu Přílohy I nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 (Část M), Oddíl A, Hlava C, bod M.A.302 se zahrnutím požadavků směrnice CAA-ST-092-n/07.	
Potvrzení o schválení Úřadem pro civilní letectví	
Schválil funkce :	Jméno :
Místo :	Datum schválení :
Schváleno pod č.j.:	Podpis, razítko :
Rozdělovník výtisků	
Originál č.1	Provozovatel / vlastník
Originál č.2	ST ÚCL - Odbor způsobilosti letadel, Oddělení malých letadel
1. Údaje o letadle :	
Typ / model	
Výrobce letadla / Držitel TO	
Datum výroby	Výr. číslo
Poznávací značka	Max. vzletová hmotnost
Levý :	Pravý:
Typ motoru	Typ motoru
Levá :	Pravá:
Typ vrtule	Typ vrtule
2. Provozovatel / vlastník :	
Provozovatel / vlastník:	
Kontaktní adresa:	
Tel., Fax, Email:	

3. Druh provozu:	
☐ Den	☐ Noc
☐ VFR	☐ IFR
4. Prohlídky budou prováděny v souladu s těmito manuály v jejich aktuálním znění:	
Drak _____	
Motor _____	
Vrtule _____	

5. Na letadle budou dále prováděny prohlídky vyplývající ze změn typového návrhu a z provedených oprav letadla (pokud ano pak uvést seznam v Tabulce 1, kde se uvede dokumentace pro údržbu, která tyto práce požaduje a popisuje)	
☐ ANO	☐ NE
6. Na letadle budou prováděny tyto dodatečné servisní instrukce pro zachování letové způsobilosti:	
☒	Příkazy k zachování letové způsobilosti (v případě letadel českého designu také všechny Závazné servisní instrukce vydané držitelem TO před 1.1.1996)
☐	Závazné instrukce vydané výrobcem letadla, motoru, vrtule nebo jiných letadlových celků
7. Intervaly údržby prováděné dle servisních manuálů a jiných dokumentů, uvedených výše, je-li údržba prováděna:	
☐ Roční	_____
☐ po náletu _____ hodin	_____
☐ po náletu _____ hodin	_____
☐ po náletu _____ hodin	_____
☐ po náletu _____ hodin	_____
☐ po náletu _____ hodin	_____

(zde je možno vyspecifikovat nebo doplnit jiné další)	
8. Na letadle bude prováděna výměna a údržba letadlových celků :	
☐	Podle pevných lhůt stanovených v dokumentaci výrobce / držitele TO letadla
☐	Podle doporučených lhůt, stanovených v dokumentaci výrobce / držitele TO letadla (V případě druhu provozu v kategorii IFR je dodržování doporučených lhůt závazné)
Uvést dokument : _____	

Program údržby letadla :

Strana 2 ze 3

Revize č.: ze dne

9. Na letadle budou dále prováděny tyto speciální prohlídky (CAA-ST-092-n/07):

- ☐ Prohlídka systému statického tlaku každého výškoměru a každého automatického vysílače výšky každých 24 měsíců.
- ☐ Prohlídka palubního odpovídače SSR každých 24 měsíců
- ☐ Kontrola funkce a citlivosti radiokomunikačních a radionavigačních systémů (pro letadla IFR) každých 12 měsíců
- ☐ Kompenzace kompasu každých 12 měsíců
- ☐ Provozní přezkoušení VOR každých 30 dnů
- ☐ Vážení letounu každých 72 měsíců

10. Prohlášení provozovatele / vlastníka:

Prohlašuji tímto, že výše uvedené letadlo bude udržováno v souladu s tímto navrženým programem údržby a v souladu s příslušnými předpisy pro provádění údržby.

Změny programu údržby mohou být provedeny pouze v souladu s platnými předpisy. Odchytky od tohoto Programu údržby, vysvětlivky a schválení, změny ve způsobu použití nebo způsob provozování letadel vyžadují změnu Programu údržby a musí být schváleny ÚCL, pokud ÚCL nerozhodne jinak.

Zpracoval

Podpis a razítko zpracovatele

Místo

Podpis a razítko provozovatele / vlastníka

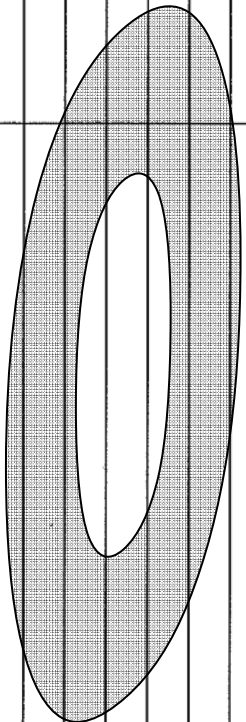
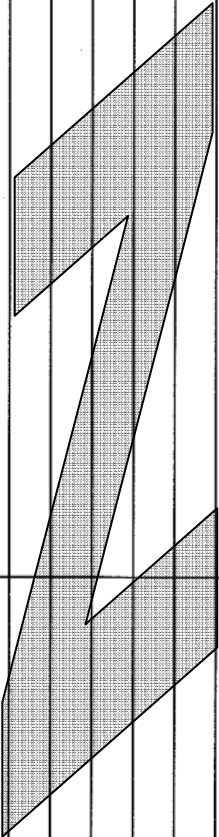
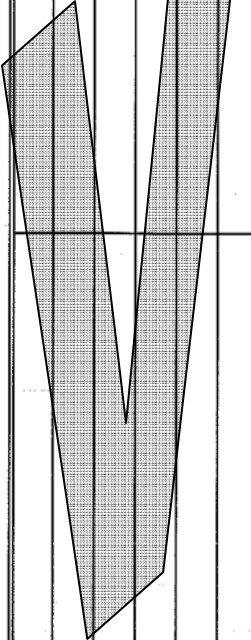
Údržba vyplývající ze změn typového návrhu a oprav letadla.

Tabulka č. 1

Typ letacia:

Poznávací značka:

Výr. číslo :

Druh dokumentu	Popis údržby	Interval
		
		
		

Vysvětlivky pro vyplňování Programů údržby

Hlavička:

Číslo jednací přidělí UCL podle svých vnitřních pravidel a bude stvrzeno podpisem a razítkem příslušného referenta ÚCL. Číslo Programu údržby se vytvoří následujícím způsobem.

Číslo programu údržby vytvoří žadatel následovně:

MP-xxxxxxx-zzzzzz-čč

xxxxxxx – kód typu letadla, např. C172RG
zzzzzz – poznávací značka, např. OKPSA
čč – pořadové číslo
dohromady max. 20 znaků včetně pomlček

Číslo výtisku doplnit na jednotlivé výtisky podle Rozdělovníku

Rozdělovník:

Seznam všech vydaných řízených výtisků s uvedením odpovědných držitelů:

Originál č.1 - provozovatel / vlastník, který odpovídá za zpracování a řízení programu

Originál č.2 - ST ÚCL - Odbor způsobilosti letadel, Oddělení malých letadel

Případné další výtisky (kopie) - podle potřeby (např. smluvní organizace údržby)

1. Údaje o letadle :

Údaje musí korespondovat přesným označením modelu, tak jak je zapsán v "data sheetu" držitele typového osvědčení

2. Provozovatel / vlastník:

Údaje musí korespondovat se zápisem do leteckého rejstříku ČR. Vždy je nutno uvést relevantní údaje o spojení na provozovatele / vlastníka (Tel., Fax. a emailovou adresu)

3. Druh provozu:

Zaškrtnout příslušná políčka. Například má-li letoun v OLZ VFR/day zaškrtnout políčka Den a VFR

4. Prohlídky budou prováděny v souladu s těmito manuály :

uvést přesné názvy manuálů, které musí být v souladu s dokumenty vydanými držitelem typového osvědčení letadla, v jejich posledním platném znění.

5. Na letadle budou dále prováděny prohlídky vyplývající ze změn typového návrhu a z provedených oprav letadla

uvést přesné názvy dokumentů, které byly vydány v souvislosti se změnami typového návrhu (např. formou STC).

Přesné názvy dokumentů uveďte v **Tabulce č. 1**

6. Na letadle budou prováděny tyto dodatečné servisní instrukce pro zachování letové způsobilosti.

Políčko 1 musí být vždy označeno.

Políčko 2 musí být označeno, týká-li se uvedeného letadla.

7. Intervaly údržby prováděné dle servisních manuálů a jiných dokumentů:

Zaškrtnout příslušná políčka a dopsat intervaly předepsané údržby. Vždy popsat rozsah roční prohlídky, např. Roční prohlídka v rozsahu 200 hod. prohlídky dle MM doplněná o požadavky z CAA-ST-092-n/07 (kompenzace kompasu,)

8. Na letadle bude prováděna výměna a údržba letadlových celků :

Zaškrtnout příslušná políčka.
Vypsát přesné názvy dokumentů.

9. Na letadle budou dále prováděny tyto speciální prohlídky:

Zaškrtnout příslušná políčka, případně doplnit další podle skutečnosti.

10. Prohlášení provozovatele / vlastníka:

Identifikace a čitelné podpisy oprávněných osob, případně razítko.

VZOR

PŘÍLOHA J: Formulář Programu údržby pro letadla jejichž Řízení zachování letové způsobilosti provádí CAMO (pro individuální letadlo a pro skupinu letadel stejného typu, mimo letadel provozovaných v obchodní letecké dopravě (Formulář CAA/F-ST-178-0/09-pro individuální letadlo, CAA/F-ST-179-0/09-pro skupinu letadel stejného typu)).

PROGRAM ÚDRŽBY

č. MP-TYP-IMATR-01

pro letadlo pozn. značky **OK -**

typu

zpracoval:

.....

číslo oprávnění: **CZ.MG.xxxx**

adresa:

.....

Program údržby byl vytvořen v souladu s čl. M.A.302 Oddílu A, Hlavy C Přílohy I Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 (Část M) a Dodatkem 1 k AMC M.A.302 a AMC M.B.301(b) se zahrnutím národních požadavků Směrnice CAA-ST-092-n/07.

místo:

datum:

funkce:

jméno:

podpis:

Výtisk číslo:

Schváleno ÚCL ČR Praha pod č.j.

místo:

datum:

funkce:

jméno:

podpis:

Form CAA/F-ST-178-0/09

0.1 Obsah, seznam platných stran a příloh

Form CAAE-ST-178-0/09

Organizace	Konkrétní držitel	Formát	Číslo výtisku
CAMO	Vedoucí řízení zachování LZ	originální výtisk	1
ÚCL Praha	Sekce technická – odd. malých letadel	originální výtisk	2
Vlastník		soubor na CD	3
AMO	Vedoucí údržby	výtisk - kopie	4

[illegible]

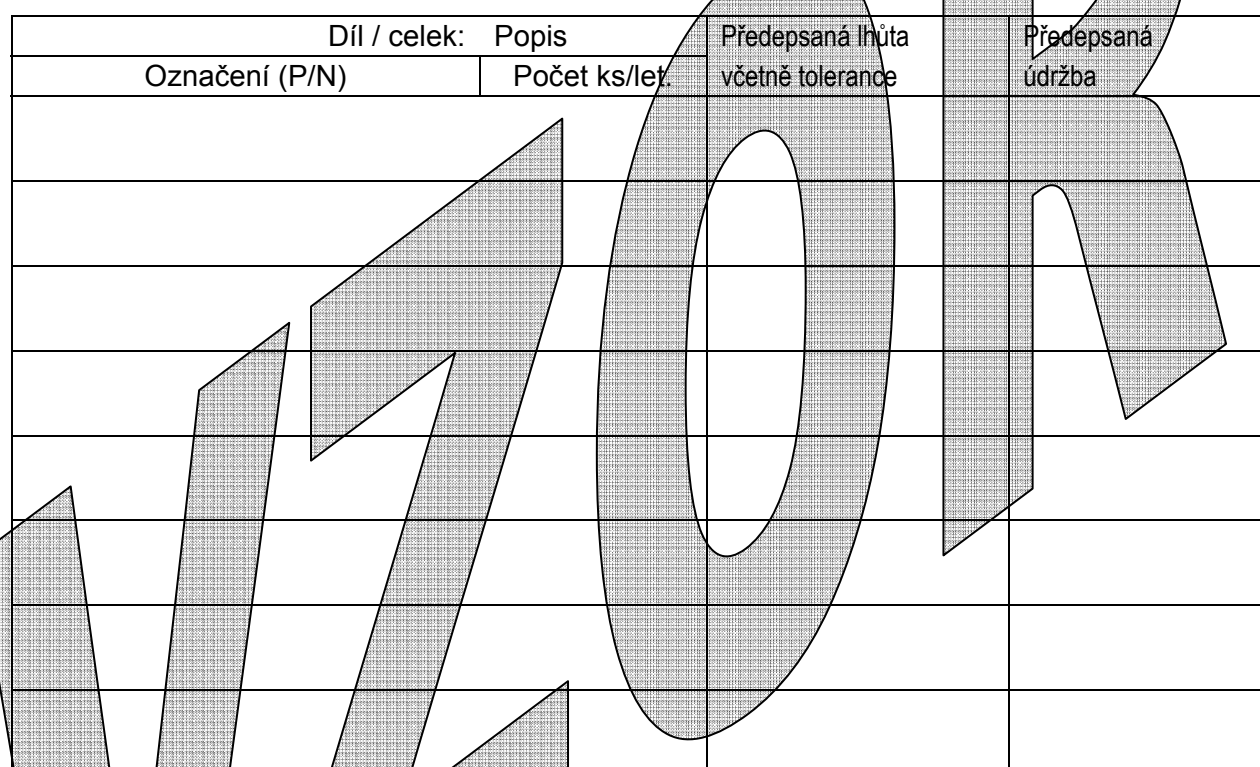
0.4 Přehled používaných zkratk

Zkratka	Význam
AD	Airworthiness Directive – Příkaz k zachování letové způsobilosti, viz PZZ
AM	Accountable Manager – Odpovědný vedoucí organizace řízení zachování LZ
AMC	Acceptable Means of Compliance – Přijatelné způsoby průkazu splnění
AML	Aircraft Maintenance License – Průkaz technika údržby letadel
AMO	Approved Maintenance Organization – Oprávněná organizace údržby
ARC	Airworthiness Review Certificate – Osvědčení kontroly letové způsobilosti
CAA	Civil Aviation Authority – Úřad pro civilní letectví (obecně)
CAM	Continuing Airworthiness Manager – Vedoucí řízení zachování let. způsobilosti
CAMO	Continuing Airworthiness Management Organization – Oprávněná organizace k řízení zachování letové způsobilosti
CAME	Continuing Airworthiness Management Exposition – Výklad organizace k řízení zachování letové způsobilosti
CD	Compact Disc – Optický disk pro záznam dat
CRS	Certificate of Release to Service – Osvědčení o uvolnění do provozu
Část M	Příloha I Nařízení komise ES č. 2042/2003
ČR	Česká republika
DOA	Design Organization Approval – Oprávnění organizace k navrhování
EASA	European Aviation Safety Agency – Evropská agentura pro bezpečnost civilního letectví
ES	Evropské společenství
ICAO	International Civil Aviation Association – Mezinárodní organizace pro civilní letectví
IPC	Illustrated Part Catalogue – Ilustrovaný katalog náhradních dílů
LC	Letadlový celek
LZ	Letová způsobilost
MM	Maintenance Manager – Vedoucí údržby v organizaci údržby
MOM	Maintenance Organization Manual – Příručka organizace údržby
MP	Maintenance Programme – Program údržby
MTOM	Maximum Take-Off Mass – Maximální vzletová hmotnost letadla
OP	Osvědčující pracovník / pracovníci
PZZ	Příkaz k zachování letové způsobilosti, závazný dokument vydaný Úřadem
QM	Quality Manager – Vedoucí jakosti organizace řízení zachování LZ
SB	Service Bulletin – Provozní bulletin vydaný držitelem Typového osvědčení
SL	Service Letter – Provozní dopis vydaný držitelem Typového osvědčení
SRM	Structure Repair Manual – Příručka pro opravy konstrukce letadla
ST	Sekce technická
STC	Supplementary Type Certificate – Doplnkové typové osvědčení
TC	Type Certificate – Typové osvědčení
ÚCL	Úřad pro Civilní letectví (České republiky)

1.1 Typové údaje letadla

Výrobce a typ(-y) PEJ

V letadle jsou instalovány následující díly a celky s omezenou provozní hmotou.

Díl / celek: Popis		Předepsaná lhůta včetně tolerance	Předepsaná údržba
Označení (P/N)	Počet ks/let.		
			

VFR: ☒ IFR: ☐

1.4 Provedené změny, které ovlivňují systém údržby

Údržbu letadla ovlivnily následující změny typového návrhu, opravy a STC:

Č.	Označení	Název	Vydal
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			

1.5 Prohlášení vlastníka / provozovatele

Vlastníkem a provozovatelem uvedeného letadla je

adresa:

tel./ fax: +

e-mail:

Prohlašuji tímto, že letadlo uvedené v 1.1 bude udržováno podle tohoto programu údržby v souladu s Nařízením ES č. 2042/2003 v platném znění, údaji pro údržbu držitele TC a dalšími předpisy pro provádění údržby vydanými EASA nebo ÚCL. Na letadle budou provedeny všechny příkazy pro zachování letové způsobilosti, aby byla s ohledem na způsob použití a provozní podmínky zajištěna veškerá údržba nutná pro jeho bezpečný provoz.

Tento program údržby (MP) je řízen CAMO..... pod dozorem ÚCL podle části 3 MP, prochází pravidelným přezkoumáním podle části 5 MP a v případě potřeby budou zapracovány změny MP postupem podle čl. 3.3 MP v souladu s čl. M.A.302(g) Části M.

Případné výjimky nebo odchylky v provádění údržby od MP nebo v něm uvedených údajů pro údržbu budou navrhovány, schvalovány a evidovány podle části 4 MP.

Jménem

místo:

funkce:

podpis:

datum:

jméno:

Část 2: Základ programu údržby

2.1 Operativní údržba

Probíhá každý letový den formou Denní prohlídky (předletové / poletové),
rozsah je popsán v
požadovaná kvalifikace

2.2 Přehled systému periodické údržby

Systém period. prohlídek včetně generální opravy: ☐ / bez generální opravy: ☐
a to s pevně stanovenými lhůtami a rozsahem: ☐ / progresivní hodinový: ☐

2.2.1 Přehled pravidelných prohlídek draku

Typ údržby draku	Předepsaná lhůta	Max. povolená tolerance

2.2.2 Přehled pravidelných prohlídek pohonné jednotky

Typ údržby motoru / vrtule	Předepsaná lhůta	Max. povolená tolerance

2.2.3 Přehled pravidelných prohlídek PEJ / speciálního vybavení

Typ údržby vybavení	Předepsaná lhůta	Max. povolená tolerance

Form CAA/F-ST-178-0/09

2.2.4 Provádění prohlídek

Předpokládá-li se provádění údržby pilotem-vlastníkem, tak do jaké nejvyšší úrovně
na draku pohonné jednotce dalším vybavení

2.3 Speciální údržba

Další práce údržby nad rámec údajů pro obsluhu a údržbu vydaných držitelem TC jsou zařazeny do systému údržby na základě požadavků EASA nebo příslušného úřadu, nebo v důsledku provedení změny typového návrhu, významné opravy nebo STC.

2.3.1 Speciální údržba dle požadavků ÚCL

Na letadle jsou prováděny speciální úkony údržby podle Směrnice CAA-ST-092-n/07:

Úkon	Předepsaná lhůta	Poznámka
Provozní přezkoušení systému VOR	30 dnů	
Kompenzace magnetických kompasů	12 měsíců	v rámci roční prohlídky
Kontrola funkce a citlivosti radiokomunikačních a radionavigačních systémů (pro letadla IFR)	12 měsíců	v rámci roční prohlídky
Kontrola a přezkoušení pittot-statického systému, každého výškoměru a automat. snímače výšky	24 měsíců	
Kontrola a přezkoušení odpovídače SSR	24 měsíců	
Vážení letadla	72 měsíců	48 měs. obchod. účely

2.3.2 Speciální údržba dle servisních bulletinů / instrukcí / AD

Čísla dokumentů jsou odkazy na tabulku v čl. 2.4.4.

Úkon	Předepsaná lhůta - poznámky	č. dok.

2.3.3 Speciální údržba vyvolaná změnami TN / opravami / STC

Čísla dokumentů jsou odkazy na tabulku v čl. 1.4.

Úkon	Předepsaná lhůta - poznámky	č. dok.

2.3.4 Další speciální údržba

2.4 Používané údaje pro údržbu

V rámci tohoto MP se používají následující schválené údaje pro údržbu:

2.4.1 Manuály pro plánovanou údržbu letadla

Č.	Označení	Název	Vydal
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			

2.4.2 Manuály pro plánovanou údržbu pohonné jednotky

Č.	Označení	Název	Vydal
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			

2.4.3 Manuály pro plánovanou údržbu dalšího vybavení

Č.	Označení	Název	Vydal
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			

2.4.4 Servisní bulletiny / instrukce / AD

V pravidelné údržbě jsou zahrnuty opakované práce podle instrukcí držitelů TC/ STC:

Č.	Označení	Název	Vydal
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			

Část 3: Řízení programu údržby

3.1 Zpracování a používání programu údržby

Tento program údržby byl vytvořen v souladu s čl. M.A.302 Části M a Dodatkem 1 k AMC M.A.302 a AMC M.B.301(b) se zahrnutím požadavků Směrnice CAA-ST-092-n/07 a schválen ÚCL, který je příslušným úřadem dozoru nad tímto MP. Slouží pro řízení zachování LZ uvedeného letadla, pro plánování, řízení a provádění jeho údržby. Jeho řízená kopie je trvale k dispozici provozovateli letadla, personálu CAMO i smluvních AMO, v případě provádění údržby mimo smluvní AMO je aktuální znění MP v potřebném rozsahu předáno k dispozici též příslušné externí AMO.

3.2 Řízení programu údržby

MP je udržován a aktualizován v rámci systému řízení dokumentace CAMO. Za zpracování, správu a případné změnování nebo dodatky MP zodpovídá CAM. MP obsahuje Obsah, Seznam platných stran, Záznam o změnách a Rozdělovník. Každá strana je označena indexem změny a datem platnosti, což umožňuje kontrolu stavu aktuálnosti dokumentu. Každý řízený výtisk je na titulní straně označen barevným číslem výtisku a každý držitel je zodpovědný za jeho aktualizaci na základě změn rozesílaných podle čl. 3.3. Je zakázáno prakticky používat neřízené nebo neaktualizované výtisky MP.

3.3 Změny programu údržby

MP je stěžejní dokument řízení zachování LZ letadla, jehož změnové řízení může být jednak přímé u významných změn, které podléhají schválení ST ÚCL, nebo nepřímé u všech ostatních změn, které jsou schvalovány AM v rámci CAMO a dávány ST ÚCL jen na vědomí. Postup změnového řízení MP / Dodatků je popsán v čl. 1.2.4. CAME.

Zavedení změny nepřímé je okamžikem jejího schválení AM, u změny přímé až po schválení Návrhu ST ÚCL. QM následně zařídí vyzměňování referenčního originálu daného dokumentu a rozesílání oznámení o změně a vyzměňovaných stran (resp. CD se změněným datovým souborem) k záměně všem držitelům evidovaných výtisků, kteří svoje výtisky opraví / nahradí. Zpracování změny do každého evidovaného výtisku potvrdí příslušný pracovník držitele, jenž změnu provedl, datem a podpisem v Záznamu o změnách.

Část 4: Výjimky a odchylky

Pokud vznikne jednorázová potřeba nedodržet program údržby nebo schválené údaje pro údržbu / požadavky ze strany držitele TC / STC, agentury EASA nebo příslušného úřadu (viz čl. 1.2 CAME), musí být pro každý takový případ zpracován písemný návrh postupu se zhodnocením dopadu na letovou způsobilost a bezpečnost provozu daného letadla a schválen podle postupu jakosti AMO nebo CAMO, která návrh podává. Záznamy o návrhu a schválené výjimce nebo odchylce je nutno uchovávat v rámci záznamů systému jakosti příslušné AMO / CAMO.

4.1 Výjimky z programu údržby

Pokud by přijaté řešení mohlo ovlivnit bezpečnost provozu daného letadla, je nutno požádat o schválení výjimky příslušný úřad dohlížející na AMO / CAMO a výjimku je možno realizovat až po písemném schválení úřadem. Informace o výjimce musí být též předány vlastníkově / provozovateli / CAMO řídící zachování LZ příslušného letadla a uvedeny v jeho záznamech o údržbě a uvolnění do provozu.

4.2 Odchylky od programu údržby

Pokud přijaté řešení nemá vliv na bezpečnost provozu daného letadla, je písemný návrh schválen pouze v rámci systému jakosti příslušné AMO / CAMO formou odchylky. Informace o odchylce musí být též předány vlastníkovi / provozovateli / CAMO řídící zachování LZ příslušného letadla a uvedeny v záznamech o údržbě a uvolnění do provozu.

Část 5: Přezkoumání programu údržby

5.1 Rozbor účinnosti systému údržby

Systém údržby podléhá minimálně jednou ročně rozboru účinnosti na základě posouzení spolehlivosti, počtu závad a opakovaných závad a jejich závažnosti, jak je popsáno v čl. 1.5 CAME. Pokud závěry rozboru naznačují nedostatky ve spolehlivosti, uváží CAM a QM možné příčiny a řešení, mimo jiné též možnost úpravy systému údržby a pokud je to nutné, proběhne změna MP podle čl. 3.3.

5.2 Přezkoumání programu údržby

Přezkoumání obsahu tohoto MP provádí CAM při každé změně nebo vydání nových schválených údajů pro údržbu / požadavků ze strany držitele TC / STC, agentury EASA, ÚCL nebo příp. jiného příslušného úřadu. Dále pak při každé změně podmínek, jako např.:

- provedení modifikace / opravy / STC, které by mohlo ovlivnit systém další údržby daného letadla,
- změna druhu provozu nebo intenzity provozního využití letadla.

I v případě, že k žádné změně nedojde, přezkoumání bude prováděno minimálně jednou ročně, a to návazně na rozbor účinnosti systému údržby podle čl. 5.1. Pokud z výsledku přezkoumání vyplyne podnět ke změně MP, proběhne řízení změny podle čl. 3.3.

Vysvětlivky k formuláři Form CAA/F-ST-178-0/9

Program údržby (MP) může mít následující varianty:

- individuální MP - pro 1 letadlo vztažený na poznávací značku.
- generický MP - pro skupinu letadel téže kategorie (i různé typ. řady) 1 či více provozovatelů. Struktura odpovídá individuálnímu MP, ale konkrétní údaje o letadle a provozovateli ani prohlášení provozovatele nejsou vyplněny. Na bázi Gen. MP se pro každého provozovatele, resp. letadlo vytvoří (vygeneruje) jeho individuální MP, v němž jsou doplněny konkrétní údaje i prohlášení provozovatele a uvádí se též, z jakého Gen. MP je vygenerován. Gen. MP má pak přílohu se seznamem všech vydaných individuálních MP a řízených letadel.
- typový MP - pro skupinu letadel téhož typu (typové řady) se shodným systémem údržby, 1 či více provozovatelů. Vlastní MP uvádí jen údaje společné pro všechna příslušná letadla, popis jejich společného systému údržby, souhrn všech dokumentů s údaji pro plánovanou údržbu, včetně AD / bulletinů, podle nichž se provádějí opakované úkony. Pro každého provozovatele je vydána zvláštní příloha s konkrétními údaji o provozovateli, druhu a způsobu jeho provozu, všech jeho řízených letadlech a s prohlášením provozovatele. Další přílohou je seznam provozovatelů a jejich řízených letadel s čísly příslušných příloh.

MP vytváří a řídí CAMO na základě smlouvy s vlastníky / provozovateli (bude komplexní smlouva na řízení zachování LZ daných letadel nebo omezené jen na zpracování a schválení, příp. i další řízení a změnování MP), pouze individuální MP může být též vytvořen a řízen i mimo CAMO.

Číslo dokumentu se vytvoří následujícím způsobem (omezit na max. 20 znaků vč. pomlček):

- Individuální MP: **MP-xxxxxx-zzzzzz-ččč**

kde: MP- individuální MP
xxxxxx – kód typu letadla, např. L13SLH
zzzzzz – poznávací značka, např. OK2112 (příp. kód organizace, vydávající MP pro více let.)
ččč – pořadové číslo

- Generický MP: **GMP-xxxxxx-yyyyyy-čč**

kde: GMP- generický MP
xxxxxx – kód typu / typové řady letadla, např. C172RG nebo Z42ser
yyyyyy – kód organizace, vydávající MP
čč – pořadové číslo

- Typový MP: **TMP-xxxxxx-yyyyyy-čč**

kde: TMP- typový MP
xxxxxx – kód typu / typové řady letadla, např. C172RG nebo Z42ser
yyyyyy – kód organizace, vydávající MP
čč – pořadové číslo

Uvedený vzor odpovídá individuálnímu MP, červený text odpovídá situaci, že MP je vytvořen a dále řízen organizací CAMO podle postupů schválených v rámci CAME. V případě řízení MP mimo CAMO je nutno postupy přizpůsobit.

Část 0 Všeobecně:

- 0.1 Obsah, seznam platných stran a příloh – obsah uvádí zároveň platná čísla změn a data vydání jednotlivých stran i příloh. Zpracovat podle skutečného stavu a počtu stran, každou stranu uvést jen jednou!
- 0.2 Rozdělovník řízených výtisků zpracovat podle rozhodnutí zpracovatele. Obecně platí, že jeden originální výtisk udržuje zpracovatel, jeden originál dostává ÚCL, po jedné kopii každý vlastník a/nebo provozovatel letadla a též příp. smluvní organizace (např. údržby). Forma dodávaných kopií (tištěná / datová na CD / ...) je věcí praktické úvahy – dohody s držiteli.
- 0.3 Záznam se doplní při každé změně, datum platnosti viz čl. 3.3. Do kolonky „Provedl dne“ a „Podpis“ se запиše a podepíše odpovědný pracovník držitele příslušného výtisku, čímž potvrdí, že změnu řádně zpracoval.
- 0.4 Seznam zkratk – uveden vzor – vybrat podle použitých zkratk v dokumentu.

Část 1 Údaje o letadlech:

- 1.1 Upravit kolonky podle skutečnosti – letoun, vrtulník, kluzák, balon, pokud některé části nejsou – lze vypustit. MTOM vypsát podle data sheetu typu / verze.
- 1.2 Vyplnit podle skutečného stavu (např. jak je popsán v manuálu, s uvedením, zda se týká daného letadla. Je-li seznam rozsáhlý a udržován jinde, je možno v MP uvést jen odkaz na příslušný řízený dokument.
- 1.3 Zaškrtnout podle skutečného stavu, resp. druhu provozu, které letadlo provozuje.
- 1.4 Vyplnit realizované modifikace / opravy / STC, které mají vliv na údržbu letadla.
- 1.5 Vyplnit údaje a podepsat zvlášť vlastníkem i provozovatelem, jsou-li odlišní.

Část 2 Základ programu údržby:

- 2.1 Vyplnit podle skutečného stavu – podle jakých podkladů a kdo provádí.
- 2.2 Zaškrtnout podle skutečného systému údržby. Jeden MP může popisovat jen jeden systém údržby (s GO / bez GO, s pevnými lhůtami a obsahem prací / progresivní).
 - 2.2.1 – 2.2.3 zapsat typy a lhůty prohlídek, podle kterých se údržba skutečně provádí. Pokud některé části nejsou / nevyžadují údržbu, lze vypustit.
 - 2.2.4 Údržba pilotem / vlastníkem – pokud ano, vypsát do jaké úrovně, pokud ne, uvést N/A.
- 2.3.1 – 2.3.4 Vyplnit podle skutečného stavu. Pokud některé části / typy údržby nejsou – lze vypustit.
- 2.4 Vyplnit podle skutečného stavu. Je-li údržba motoru, vrtule, avioniky nebo jiného letadlového celku zahrnuta v jednom manuálu pro letadlo, vyplní se jen tabulka 2.4.1 - do ostatních vypsát pouze, jsou-li zvláštní dokumenty, jinak lze vypustit. Stačí uvést ty dokumenty, které se používají pro pravidelnou údržbu, není třeba manuál pro opravy, katalog dílů, album schémat apod.

Část 3 Řízení programu údržby:

3.2 Popis upravit podle skutečného systému tvorby a řízení MP, lze použít odkazy na CAME.

3.3 V případě organizace CAMO vypsát její název a č. oprávnění, není-li, pak uvést jméno a adresu nebo jinou identifikaci (funkci v rámci organizace provozovatele) odpovědné osoby.

3.4 Popsat kdo a jakým způsobem provádí změny, v příp. řízení CAMO lze uvést odkazy na články CAME. Není-li MP udržován v CAMO, není možno provádět nepřímé změny!

Část 4 Výjimky a odchylky:

- Vyplnit podle skutečného systému vydávání výjimek / odchylek, příp. uvést „Neprovádí se“.

Část 5 Přezkoumání programu údržby:

- Vyplnit dle skutečného systému řízení MP, musí odpovídat Části 3, provádí se min. 1x ročně.

Část 6 Programy spolehlivosti: - rezervováno

- Pro jiná než velká letadla se použití nepředpokládá, ale může být aplikováno, pokud CAMO má k dispozici odpovídající postup.

TYPOVÝ PROGRAM ÚDRŽBY

č. TMP-CAMO-TYP-01

pro letadla typové řady

zpracovala: **Organizace k řízení zachování
letové způsobilosti**

číslo oprávnění: **CZ.MG.00xx**

adresa:

Typový program údržby byl vytvořen v souladu s čl. M.A.302 Oddílu A, Hlavy C
Přílohy I Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 (Část M) a Dodatkem 1 k AMC M.A.302
a AMC M.B.301(b) se zahrnutím národních požadavků Směrnice CAA-ST-092-n/07.

místo:

datum:

funkce:

jméno:

podpis:

Výtisk číslo:

Schváleno ÚCL ČR Praha pod č.j.

místo:

datum:

funkce:

jméno:

podpis:

Část 0: Všeobecně

0.1 Obsah, seznam platných stran a příloh

Článek	Název	Strana	Změna	Platnost od
U	Titulní – schvalovací strana	1	0	01.07.2009
Část 0	Všeobecně	2	0	01.07.2009
0.1	Obsah, seznam platných stran a příloh			
0.2	Rozdělovník výtisků programu údržby	3	0	01.07.2009
0.3	Záznam o změnách programu údržby			
0.4	Přehled používaných zkratk	4	0	01.07.2009
Část 1	Údaje o letadlech	5	0	01.07.2009
1.1	Typové údaje letadel			
1.2	Díly a celky s omezením provozních lhůt			
Část 2	Základ programu údržby	6	0	01.07.2009
2.1	Operativní údržba			
2.2	Přehled systému údržby			
2.3	Speciální údržba	7	0	01.07.2009
2.4	Používané údaje pro údržbu	8	0	01.07.2009
Část 3	Řízení programu údržby	9	0	01.07.2009
3.1	Zpracování a použití programu údržby			
3.2	Řízení programu údržby			
3.3	Změny programu údržby			
Část 4	Výjimky a odchylky	10	0	01.07.2009
4.1	Výjimky z programu údržby			
4.2	Odchylky od programu údržby			
Část 5	Přezkoumání programu údržby			
5.1	Rozbor účinnosti systému údržby			
5.2	Přezkoumání programu údržby			
Část P	Přílohy	Strany	Změna	Platnost od
S	Seznam všech řízených letadel	S-1	0	01.07.2009
P1	provozovatel A	P1-1	0	01.07.2009
		P1-2	0	01.07.2009
P2	provozovatel B	P2-1		

Organizace	Konkrétní držitel	Formát	Číslo výtisku	Číslo příloh
CAMO	Odpovědný vedoucí	originální výtisk	1	všechny
ÚCL Praha	Sekce technická – odd. malých letadel	originální výtisk	2	S
CAMO	Vedoucí řízení zachování LZ	soubor na síti	3	všechny
AMO	Vedoucí údržby	soubor na CD	4	S
provozovatel A		výtisk - kopie	5	P1
provozovatel B		soubor na CD	6	P2

[illegible]

0.4 Přehled používaných zkratk

Zkratka	Význam
AD	Airworthiness Directive – Příkaz k zachování letové způsobilosti, viz PZZ
AM	Accountable Manager – Odpovědný vedoucí organizace řízení zachování LZ
AMC	Acceptable Means of Compliance – Přijatelné způsoby průkazu splnění
AML	Aircraft Maintenance License – Průkaz technika údržby letadel
AMO	Approved Maintenance Organization – Oprávněná organizace údržby
ARC	Airworthiness Review Certificate – Osvědčení kontroly letové způsobilosti
CAA	Civil Aviation Authority – Úřad pro civilní letectví (obecně)
CAM	Continuing Airworthiness Manager – Vedoucí řízení zachování let. způsobilosti
CAMO	Continuing Airworthiness Management Organization – Oprávněná organizace k řízení zachování letové způsobilosti
CAME	Continuing Airworthiness Management Exposition – Výklad organizace k řízení zachování letové způsobilosti
CD	Compact Disc – Optický disk pro záznam dat
CRS	Certificate of Release to Service – Osvědčení o uvolnění do provozu
Část M	Příloha I Nařízení komise ES č. 2042/2003
ČR	Česká republika
DOA	Design Organization Approval – Oprávnění organizace k navrhování
EASA	European Aviation Safety Agency – Evropská agentura pro bezpečnost civilního letectví
ES	Evropské společenství
ICAO	International Civil Aviation Association – Mezinárodní organizace pro civilní letectví
IPC	Illustrated Part Catalogue – Ilustrovaný katalog náhradních dílů
LC	Letadlový celek
LZ	Letová způsobilost
MM	Maintenance Manager – Vedoucí údržby v organizaci údržby
MOM	Maintenance Organization Manual – Příručka organizace údržby
MP	Maintenance Programme – Program údržby
MTOM	Maximum Take-Off Mass – Maximální vzletová hmotnost letadla
OP	Osvědčující pracovník / pracovníci
PZZ	Příkaz k zachování letové způsobilosti, závazný dokument vydaný Úřadem
QM	Quality Manager – Vedoucí jakosti organizace řízení zachování LZ
SB	Service Bulletin – Provozní bulletin vydaný držitelem Typového osvědčení
SL	Service Letter – Provozní dopis vydaný držitelem Typového osvědčení
SRM	Structure Repair Manual – Příručka pro opravy konstrukce letadla
ST	Sekce technická
STC	Supplementary Type Certificate – Doplnkové typové osvědčení
TC	Type Certificate – Typové osvědčení
ÚCL	Úřad pro Civilní letectví (České republiky)

1.1 Typové údaje letadel

Výrobce – typ(-y) PEJ

V letadlech mohou být instalovány následující díly a celky s omezenou provozní lhůtou

[illegible]

Poznámka: Ve sloupcích „Týká se letadel“ této i dalších tabulek jsou uvedena jen letadla řízená tímto MP, na která se daný řádek vztahuje, a to formou čísel, pod nimiž jsou letadla uvedena v přílohách S a Px.

Část 2: Základ programu údržby

2.1 Operativní údržba

Probíhá formou Denní prohlídky (předletové / poletové) každý letový den,
rozsah je popsán v
požadovaná kvalifikace

2.2 Přehled systému periodické údržby

Systém period. prohlídek včetně generální opravy: ☐ / bez generální opravy: ☐
a to s pevně stanovenými lhůtami a rozsahem: ☐ / progresivní hodinový: ☐

2.2.1 Přehled pravidelných prohlídek draku

Typ údržby draku	Předepsaná lhůta	Max. povolená tolerance

2.2.2 Přehled pravidelných prohlídek pohonné jednotky

Typ údržby motoru / vrtule	Předepsaná lhůta	Max. povolená tolerance

2.2.3 Přehled pravidelných prohlídek PEJ / dalšího vybavení

Typ údržby vybavení	Předepsaná lhůta	Max. povol. tolerance	Týká se letadel

Form CAA/F-ST-179-0/09

2.2.4 Provádění prohlídek

Předpokládá-li se provádění údržby pilotem-vlastníkem, tak do jaké nejvyšší úrovně
na draku pohonné jednotce dalším vybavení

2.3 Speciální údržba

Další práce údržby nad rámec manuálů pro obsluhu a údržbu vydaných držitelem TC jsou zařazeny do systému údržby na základě AD, požadavků EASA nebo příslušného úřadu, nebo v důsledku provedení změny typového návrhu, významné opravy nebo STC.

2.3.1 Speciální údržba dle požadavků ÚCL

Na letadlech jsou prováděny další úkony údržby podle Směrnice CAA-ST-092-n/07:

Úkon	Předepsaná lhůta	Poznámka
Provozní přezkoušení systému VOR	30 dnů	
Kompenzace magnetických kompasů	12 měsíců	v rámci roční prohlídky
Kontrola funkce a citlivosti radiokomunikačních a radionavigačních systémů (pro letadla IFR)	12 měsíců	v rámci roční prohlídky
Kontrola a přezkoušení pittot-statického systému, každého výškoměru a automat. snímače výšky	24 měsíců	
Kontrola a přezkoušení odpovídáče SSR	24 měsíců	
Vážení letadla	72 měsíců	48 měs. obchod. účely

2.3.4 Speciální údržba dle servisních bulletinů / instrukcí / AD

Čísla dokumentů jsou odkazy na tabulku v čl. 2.4.4.

Úkon	Předepsaná lhůta - poznámky	č. dok.

2.3.5 Speciální údržba vyvolaná změnami TN / opravami / STC

Čísla dokumentů jsou odkazy na tabulku v čl. 1.4.

Úkon	Předepsaná lhůta - poznámky	č. dok.

2.3.4 Další speciální údržba

2.4 Používané údaje pro údržbu

V rámci tohoto MP se standardně používají následující schválené údaje pro údržbu.

2.4.1 Manuály pro plánovanou údržbu letadla

Označení	Název	Vydal

2.4.2 Manuály pro plánovanou údržbu pohonné jednotky

Označení	Název	Vydal

2.4.3 Manuály pro plánovanou údržbu dalšího vybavení

Označení	Název	Vydal	Týká se letadel

2.4.4 Servisní bulletiny / instrukce / AD

V pravidelné údržbě jsou zahrnuty opakované práce podle dokumentů držitelů TC/ STC:

Označení	Název	Vydal	Týká se letadel

Část 3: Řízení programu údržby

3.1 Zpracování a používání programu údržby

Typový program údržby byl vytvořen v souladu s čl. M.A.302 Části M a Dodatkem 1 k AMC M.A.302 a AMC M.B.301(b) se zahrnutím požadavků Směrnice CAA-ST-092-2/07 a schválen ÚCL, který je příslušným úřadem dozoru nad tímto MP. Slouží pro řízení údržby a zachování LZ všech letadel příslušné typové řady na základě smluv s jejich vlastníky / provozovateli. V příp., že by mělo být řízeno také letadlo zapsané v leteckém rejstříku jiného státu, musí CAMO před uzavřením takové smlouvy získat souhlas CAA státu registrace a příp. zapracovat do systému údržby letadla i národní požadavky vydané tímto úřadem.

Seznam všech smluvních vlastníků / provozovatelů a jejich letadel řízených dle tohoto MP je udržován v Příloze S. Každý vlastník / provozovatel, na jehož letadla se vztahuje tento MP, je držitelem řízené kopie MP s jemu příslušnou Přílohou Px (viz čl. U.2), v člancích Px.2 až Px.4 této Přílohy jsou uvedeny specifické údaje jeho letadla(-el) a v čl. Px.5 potvrzuje Prohlášení provozovatele podpisem svého statutárního zástupce. U originálního výtisku MP v držení CAMO jsou udržovány všechny vydané Přílohy.

MP se používá pro plánování, řízení a provádění údržby příslušných letadel. Jeho řízená kopie je trvale k dispozici personálu CAMO i smluvních AMO, v případě provádění údržby mimo ně je aktuální znění MP v potřebném rozsahu předáno k dispozici též příslušné externí AMO. Pokud by se v důsledku provedených významných oprav / změn typového návrhu / STC / stáří letadla apod. jeho systém údržby odlišoval od tohoto MP, bude pro konkrétní výrobní číslo letadla zpracován Dodatek MP, jehož číslo je pak uvedeno v poznámce u daného letadla v přílohách S i Px.

3.2 Řízení programu údržby

MP je udržován a aktualizován v rámci systému řízení dokumentace CAMO. Za zpracování, správu a případné změnování MP a/nebo Dodatku zodpovídá CAM. Každý zpracovaný MP / Dodatek obsahuje Obsah, Seznam platných stran, Záznam o změnách a Rozdělovník. Každá strana je označena indexem změny a datem platnosti, což umožňuje kontrolu stavu aktuálnosti dokumentu. Každý řízený výtisk je na titulní straně označen barevným číslem výtisku a každý držitel je zodpovědný za jeho aktualizaci na základě změn rozesílaných podle čl. 3.3. Je zakázáno prakticky používat neřízené nebo neaktualizované výtisky MP / Dodatku.

3.3 Změny programu údržby

MP je stěžejní dokument řízení zachování LZ letadla, jehož změnové řízení může být jednak přímé u významných změn, které podléhají schválení ST ÚCL, nebo nepřímé u všech ostatních změn, které jsou schvalovány AM v rámci CAMO a dávány ST ÚCL jen na vědomí. Postup změnového řízení MP / Dodatku je popsán v čl. 1.2.4. CAME.

Zavedení změny nepřímé je okamžikem jejího schválení AM, u změny přímé až po schválení Návrhu ST ÚCL. QM následně zařídí vyzměňování referenčního originálu daného dokumentu a rozesílání oznámení o změně a vyzměňovaných stran (resp. CD se změněným datovým souborem) k záměně všem držitelům evidovaných výtisků, kteří svoje výtisky opraví / nahradí. Zapracování změny do každého evidovaného výtisku potvrdí příslušný pracovník držitele, který změnu provedl, datem a podpisem do Záznamu o změnách.

Část 4: Výjimky a odchylky

Pokud vznikne jednorázová potřeba nedodržet program údržby nebo schválené údaje pro údržbu / požadavky ze strany držitele TC / STC, agentury EASA nebo příslušného úřadu (viz čl. 1.2 CAME), musí být pro každý takový případ zpracován písemný návrh postupu se zhodnocením dopadu na letovou způsobilost a bezpečnost provozu daného letadla a schválen podle postupů jakosti AMO nebo CAMO, která návrh podává. Záznamy o návrhu a schválené výjimce nebo odchylce je nutno uchovávat v rámci záznamů systému jakosti příslušné AMO / CAMO.

4.1 Výjimky z programu údržby

Pokud by přijaté řešení mohlo ovlivnit bezpečnost provozu daného letadla, je nutno požádat o schválení výjimky příslušný úřad dohlížející na AMO / CAMO a výjimku je možno realizovat až po písemném schválení úřadem. Informace o výjimce musí být též předány vlastníkově / provozovateli / CAMO řídící zachování LZ příslušného letadla a uvedeny v jeho záznamech o údržbě a uvolnění do provozu.

4.2 Odchylky od programu údržby

Pokud přijaté řešení nemá vliv na bezpečnost provozu daného letadla, je písemný návrh schválen pouze v rámci systému jakosti příslušné AMO / CAMO formou odchylky. Informace o odchylce musí být též předány vlastníkově / provozovateli / CAMO řídící zachování LZ příslušného letadla a uvedeny v záznamech o údržbě a uvolnění do provozu.

Část 5: Přezkoumání programu údržby

5.1 Rozbor účinnosti systému údržby

Systém údržby podléhá minimálně jednou ročně rozboru účinnosti na základě posouzení spolehlivosti, počtu závad a opakovaných závad a jejich závažnosti, jak je popsáno v čl. 1.5 CAME. Pokud závěry rozboru naznačují nedostatky ve spolehlivosti, uváží CAM a QM možné příčiny a řešení, mimo jiné též možnost úpravy systému údržby a pokud je to nutné, proběhne řízení změny MP podle čl. 3.3.

5.2 Přezkoumání programu údržby

Přezkoumání obsahu tohoto MP provádí CAM při každé změně nebo vydání nových schválených údajů pro údržbu / požadavků ze strany držitele TC / STC, agentury EASA, ÚCL nebo příp. jiného příslušného úřadu. Dále pak při každé změně podmínek, jako např.:

- přidání dalšího letadla / provozovatele pod daný MP,
- provedení modifikace / opravy / STC na některém řízeném letadle, které by mohlo ovlivnit systém další údržby daného letadla,
- dosažení stanoveného limitu provozní hmoty / života některého řízeného letadla, který ovlivňuje systém další údržby daného letadla,
- změna druhu provozu nebo intenzity provozního využití některého řízeného letadla.

I v případě, že k žádné změně nedojde, přezkoumání bude prováděno minimálně jednou ročně, a to návazně na rozbor účinnosti systému údržby podle čl. 5.1. Pokud z výsledku přezkoumání vyplýne podnět ke změně MP, proběhne řízení změny podle čl. 3.3.

Část P: Přílohy programu údržby

Příloha S Seznam všech řízených letadel

S.1 Provozovatel *Provozovatel A* – viz Příloha 1

adresa:

tel./ fax: +

e-mail:

Číslo letadla	Typ / verze	Poznávací značka	Výrobní číslo	Rok výroby	Poznámky
1-1					
1-2					
1-3					
1-4					
1-5					
1-6					
1-7					
1-8					
1-9					
1-10					

Vysvětlivky:

S.2 Provozovatel *Provozovatel B* – viz Příloha 2

adresa:

tel./ fax: +

e-mail:

Číslo letadla	Typ / verze	Poznávací značka	Výrobní číslo	Rok výroby	Poznámky
2-1					
2-2					
2-3					
2-4					
2-5					
2-6					

Vysvětlivky:

Příloha 1 *Provozovatel A*

P1.1 *Vlastník / provozovatel*

adresa:

tel./ fax: +

e-mail:

P1.2 Konkrétní údaje jednotlivých letadel

1-1	Typ / verze	Poznávací značka	Výrobní číslo	Rok výroby	Poznámky
Motor(-y) výrobce / typ / verze					
Vrtule výrobce / typ / verze					
PEJ výrobce / typ / verze					
Speciální vybavení					

Speciální požadavky na údržbu – příp. odkazy na P1.4

1-2	Typ / verze	Poznávací značka	Výrobní číslo	Rok výroby	Poznámky
Motor(-y) výrobce / typ / verze					
Vrtule výrobce / typ / verze					
PEJ výrobce / typ / verze					
Speciální vybavení					

Speciální požadavky na údržbu – příp. odkazy na P1.4

P1.3 Způsob a druh provozu

Letadla čísel uvedených v P1.2 jsou provozována ve smyslu zákona č. 49/1997 Sb.:

pro letecké práce podle § 73:	
pro vlastní potřebu podle § 76:	
pro rekreační a sportovní účely dle § 77:	

Povolen druh provozu pro čísla letadel, viz P1.2:

den:	všechna	noc:	
VFR:	všechna	IFR:	

P1.4 Provedené změny, které ovlivňují systém údržby

Údržbu letadel ovlivnily následující změny typového návrhu, opravy a STC:

Č.	Označení	Název	Vydal	Týká se letadel
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				

P1.5 Prohlášení vlastníka / provozovatele

Prohlašuji tímto, že letadla uvedená v P1.2 budou udržována podle tohoto programu údržby v souladu s Nařízením ES č. 2042/2003 v platném znění, údaji pro údržbu držitele TC a dalšími předpisy pro provádění údržby vydanými EASA nebo ÚCL. Na letadlech budou provedeny všechny příkazy pro zachování letové způsobilosti, aby byla s ohledem na způsob použití a provozní podmínky zajištěna veškerá údržba nutná pro jejich bezpečný provoz.

Tento program údržby (MP) je řízen CAMO pod dozorem ÚCL podle části 3 MP, prochází pravidelným přezkoumáním podle části 5 MP a v případě potřeby budou zapracovány změny MP postupem podle čl. 3.3 MP v souladu s čl. M.A.302(g) Části M. Případné výjimky nebo odchylky v provádění údržby od MP nebo v něm uvedených údajů pro údržbu budou navrhovány, schvalovány a evidovány podle části 4 MP.

Jménem

místo:

datum:

funkce:

jméno:

podpis:

Vysvětlivky k formuláři Form CAA/F-ST-179-0/9

Program údržby (MP) může mít následující varianty:

- individuální MP - pro 1 letadlo vztažený na poznávací značku.
- generický MP - pro skupinu letadel téže kategorie (i různé typ. řady) 1 či více provozovatelů. Struktura odpovídá individuálnímu MP, ale konkrétní údaje o letadle a provozovateli ani prohlášení provozovatele nejsou vyplněny. Na bázi Gen. MP se pro každého provozovatele, resp. letadlo vytvoří (vygeneruje) jeho individuální MP, v němž jsou doplněny konkrétní údaje i prohlášení provozovatele a uvádí se též, z jakého Gen. MP je vygenerován. Gen. MP má pak přílohu se seznamem všech vydaných individuálních MP a řízených letadel.
- typový MP - pro skupinu letadel téhož typu (typové řady) se shodným systémem údržby, 1 či více provozovatelů – viz připojený vzor.

MP vytváří a řídí CAMO na základě smlouvy s vlastníky / provozovateli (buď komplexní smlouvy na řízení zachování LZ daných letadel nebo omezené jen na zpracování a schválení, příp. i další řízení a změnování MP), pouze individuální MP může být též vytvořen a řízen i mimo CAMO.

Číslo dokumentu se vytvoří následujícím způsobem (omezit na max. 20 znaků vč. pomlček):

- Individuální MP: **MP-xxxxxx-xxxxx-čč**

kde : MP- individuální MP
xxxxxx – kód typu letadla, např. L13SI/H
xxxxx – poznávací značka, např. OK2112 (příp. kód organizace, vydávající MP pro více let.)
čč – pořadové číslo

- Generický MP: **GMP-xxxxxx-yyyyyy-čč**

kde : GMP- generický MP
xxxxxx – kód typu / typové řady letadla, např. C172RG nebo Z42ser
yyyyyy – kód organizace, vydávající MP
čč – pořadové číslo

- Typový MP: **TMP-xxxxxx-yyyyyy-čč**

kde : TMP- typový MP
xxxxxx – kód typu / typové řady letadla, např. C172RG nebo Z42ser
yyyyyy – kód organizace, vydávající MP
čč – pořadové číslo

Uvedený vzor odpovídá typovému MP. Systém Typ. MP je takový, že vlastní MP uvádí jen obecné údaje společně pro všechna příslušná letadla, popis jejich společného systému údržby (přehled stupňů údržby draku / motoru / ... s uvedením lhůt a příp. tolerancí) a souhrn všech relevantních dokumentů s údaji pro plánovanou údržbu draku / motoru / ... / avioniky / ... - manuálů, ale i AD / bulletinů, podle nichž se provádějí opakované úkony. K základnímu Typ. MP je každému provozovateli zpracována zvláštní příloha s konkrétními údaji o provozovateli, druhu a způsobu jeho provozu, všech jeho řízených letadlech dané typ. řady včetně jejich odlišností (změny TN, STC, opravy, spec. požadavky) a na závěr s prohlášením provozovatele podepsaným odpovědnou osobou. Kromě toho je ještě 1 příloha „S“, jež uvádí jen seznam provozovatelů a jejich řízených letadel s čísly příslušných příloh. Přílohy jednotlivých provozovatelů a letadla na každé příloze mají přidělena čísla, která slouží pro odkazy v rámci Typ. MP (viz výklad k Příloze S).

Část 0 Všeobecně:

- 0.1 Obsah, seznam platných stran a příloh – obsah uvádí zároveň platná čísla změn a data vydání jednotlivých stran i příloh. Zpracovat podle skutečného stavu a počtu stran, každou stranu uvést jen jednou!
- 0.2 Rozdělovník řízených výtisků zpracovat podle rozhodnutí zpracovatele. Obecně platí, že jeden originální výtisk udržuje zpracovatel, jeden originál dostává ÚCL, po jedné kopii každý vlastník a/nebo provozovatel letadla a též příp. smluvní organizace (např. údržby). V Rozdělovníku výtisků je též popsáno rozdělení příloh: CAMO má u svého řízeného výtisku Typ MP všechny přílohy, každý provozovatel jen tu svoji, všichni další držitelé řízených výtisků (vč. ST ÚCL) jen seznam. Forma dodávaných kopií (tištěná / datová na CD / ...) je věcí praktické úvahy – dohody s držiteli.
- 0.3 Záznam se doplní při každé změně, datum platnosti viz čl. 3.3. Do kolonky „Provedl dne“ a „Podpis“ odpovědný pracovník držitele příslušného výtisku potvrdí, že změnu řádně zpracoval.
- 0.4 Seznam zkratk – uveden vzor – vybrat podle použitých zkratk v dokumentu.

Část 1 Údaje o letadlech:

- 1.1 Upravit kolonky podle skutečnosti – letoun, vrtulník, kluzák, balon, pokud některé části nejsou – lze vypustit. MTOM vypsát podle data sheetu typu / verze.
- 1.2 Vyplnit podle skutečného stavu, do „Týká se letadel“ uvést čísla ze seznamu v Příloze S (nebo: „všech“). Je-li seznam udržován jinde, je možno v MP uvést jen odkaz na řízený dokument.

Část 2 Základ programu údržby:

- 2.1 Vyplnit podle skutečného stavu – podle jakých podkladů a kdo provádí.
- 2.2 Zaškrtnout podle skutečného systému údržby. Jeden MP může popisovat jen jeden systém údržby (s GO / bez GO, s pevnými lhůtami a obsahem prací / progresivní). Pro letadla stejného typu s odlišným systémem údržby musí být 2 odlišné MP.
 - 2.2.1 – 2.2.3 zapsat typy a lhůty prohlídek, podle kterých se údržba skutečně provádí. Pokud některé části nejsou/ nevyžadují údržbu, lze vypustit. Do „Týká se letadel“ uvést čísla ze seznamu v Příl. S (nebo: „všech“), pokud se každá údržba týká všech letadel, lze sloupec vypustit.
 - 2.2.4 Údržba pilotem /vlastníkem – pokud ano, vypsát do jaké úrovně, pokud ne, uvést N/A.
- 2.3.1 – 2.3.4 Vyplnit podle skutečného stavu. Pokud některé části / typy údržby nejsou – lze vypustit.
- 2.4 Vyplnit podle skutečného stavu. Je-li údržba motoru, vrtule, avioniky nebo jiného letadlového celku zahrnuta v jednom manuálu pro letadlo, vyplní se jen tabulka 2.4.1 - do ostatních vypsát pouze, jsou-li zvláštní dokumenty, jinak lze vypustit. Stačí uvést ty dokumenty, které se používají pro pravidelnou údržbu, není třeba manuál pro opravy, katalog dílů, album schémat apod. Do „Týká se letadel“ uvést čísla ze seznamu v Příl. S (nebo: „všech“), pokud se každý manuál týká všech letadel, lze sloupec vypustit.

Část 3 Řízení programu údržby:

- 3.1 Popis upravit dle skutečného systému tvorby a řízení MP, lze použít odkazy na CAME. Typ. MP (a Gen. MP) prvotně schvaluje vždy přímo ÚCL.
- 3.2 V případě organizace CAMO vypsát její název a č. oprávnění, není-li, pak uvést jméno a adresu nebo jinou identifikaci (funkci v rámci organizace provozovatele) odpovědné osoby.

3.3 Popsat kdo a jakým způsobem provádí změny, v příp. řízení CAMO lze uvést odkazy na články CAME. Není-li MP udržován v CAMO, není možno provádět nepřímé změny !

Část 4 Výjimky a odchylky:

- Vyplnit podle skutečného systému vydávání výjimek / odchylek, příp. uvést „Neprovádí se“.

Část 5 Přezkoumání programu údržby:

- Vyplnit dle skutečného systému řízení MP, musí odpovídat Části 3, provádí se min. 1x ročně.

Část 6 Programy spolehlivosti: - rezervováno

- Pro jiná než velká letadla se použití nepředpokládá, ale může být aplikováno, pokud CAMO má k dispozici odpovídající postup.

Příloha S Seznam řízených letadel:

Pro každého smluvního vlastníka / provozovatele zvláštní oddíl

V hlavičce oddílu vyplnit základní údaje zvlášť o vlastníkovi / provozovateli, jsou-li odlišní.

Číslovaný seznam letadel příslušného vlastníka / provozovatele uvádí jen základní údaje o letadlech, v poznámkách uvést příp. odlišnosti jednotlivých letadel (provedené modifikace / opravy / STC - odkazy na články / tabulky, kde jsou uvedeny příslušné dokumenty nebo popis – vysvětlivky pod tabulkou).

Systém číslování letadel řízených příslušným Typ. MP nebo Gen. MP:

Provozovatel A – Příloha 1 – čísla jeho letadel např. 1-1, 1-2, ..., (nebo 0101, 0102,)

Provozovatel B – Příloha 2 – čísla jeho letadel např. 2-1, 2-2, ... atd.,

slouží pro odkazy pro údaje v tabulkách, které se týkají jen některých letadel, např. let. práce dle § 73 provádějí jen letadla č. 1-1, 1-3, 2-5, ..., AD č. XYZ se týká letadel č. 1-6, 1-7, 2-2, 2-5, 2-8,

Příloha P1 Provozovatel A:

P1.1 Vyplnit údaje zvlášť o vlastníkovi i o provozovateli, jsou-li odlišní.

P1.2 Čísla letadel odpovídají seznamu v Příloze S, pro každé uvést konkrétní údaje, v poznámkách uvést příp. odlišnosti jednotlivých letadel (provedené modifikace / opravy / STC - odkazy na články / tabulky, kde jsou uvedeny příslušné dokumenty nebo bližší popis / vysvětlivky pod tabulkou).

P1.3 Do kolonek pro způsoby a druhy provozu uvést čísla příslušných letadel dle seznamu v Příloze S.

P1.4 Vyplnit realizované modifikace / opravy / STC, které mají vliv na údržbu některého letadla – do „Týká se letadel“ uvést čísla příslušných letadel dle seznamu v Příloze S (nebo: „všech“), pokud se každá změna týká všech letadel, lze sloupec vypustit.

P1.5 Vyplnit a podepsat vlastníkem i provozovatelem, jsou-li odlišní.

Analogické přílohy zpracovat pro každého smluvního provozovatele.