

Evropská agentura pro bezpečnost letectví

ROZHODNUTÍ č. 2008/013/R

**VÝKONNÉHO ŘEDITELE EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST
LETECTVÍ**

ze dne 12. prosince 2008

**kterým se mění Příloha I Přijatelné způsoby průkazu k Části-M rozhodnutí č.
2003/19/RM výkonného ředitele agentury ze dne 28. listopadu 2003**

o

**přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu k nařízení Komise
(ES) č. 2042/2003¹ pro zachování letové způsobilosti letadel a leteckých
výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu
zapojených do těchto úkolů**

**„Přepracované AMC k Části-M pro letadla nepoužívaná v obchodní letecké
dopravě a pro údržbu prováděnou pilotem-vlastníkem“**

VÝKONNÝ ŘEDITEL EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES² (dále jen „základní nařízení“), a zejména na jeho článek 18(c),

s ohledem na nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 pro zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů,

s ohledem na nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003 stanovující 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 organizací³,

vzhledem k těmto důvodům:

¹ Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1. Nařízení naposledy změněné nařízením (ES) č. 1056/2008 ze dne 27. října 2008 (Úř. věst. L 238, 28.10.2008, s. 5).

² Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

³ Úř. věst. L 243, 27.9.2003, s. 6. Nařízení naposledy změněné nařízením (ES) č. 1057/2008 ze dne 27. října 2008 (Úř. věst. L 238, 28.10.2008, s. 30).

- (1) Komise změnila nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 nařízením Komise (ES) č. 1056/2008 ze dne 27. října 2008⁴, aby změnila jak samotné nařízení, tak požadavky Přílohy I (Část-M) a Přílohy II (Část-145) pro letadla nepoužívaná v obchodní letecké dopravě a pro údržbu prováděnou pilotem-vlastníkem.
- (2) Komise změnila nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003, a zejména jeho Přílohu (Část-21), nařízením Komise (ES) č. 1057/2008 ze dne 27. října 2008⁵, aby byl změněn Formulář 15a EASA.
- (3) Agentura vydává, v souladu s článkem 18 základního nařízení, certifikační specifikace, včetně předpisů letové způsobilosti a přijatelných způsobů průkazu, jakož i veškerý poradenský materiál pro uplatňování základního nařízení a jeho prováděcích pravidel.
- (4) Agentura se v důsledku toho zavázala vydat dle potřeby přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál za účelem podpory nových nařízení Komise (ES) č. 1056/2008 a nařízení Komise (ES) č. 1057/2008.
- (5) Agentura v souladu s článkem 52(1)(c) základního nařízení a články 5(3) a 6 postupu pro předpisovou činnost EASA⁶ široce konzultovala zúčastněné strany ohledně záležitostí, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí, a následně poskytla písemnou reakci na obdržené připomínky⁷.

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

Příloha I „Přijatelné způsoby průkazu k Části-M“ rozhodnutí č. 2003/19/RM výkonného ředitele agentury ze dne 28. listopadu 2003 je změněna v souladu s Přílohou k tomuto rozhodnutí.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost 19. prosince 2008. Bude uveřejněno v Úřední publikaci Agentury.

V Kolíně nad Rýnem dne 12. prosince 2008

P. Goudou

⁴ Úř. věst. L 283, 28.10.2008, s. 5.

⁵ Úř. věst. L 283, 28.10.2008, s. 30.

⁶ Rozhodnutí správní rady týkající se postupu použitého agenturou při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu („postup pro předpisovou činnost“). EASA MB 08-2007 ze dne 13.06.2007 („postup pro předpisovou činnost“).

⁷ Viz NPA 2007-08 a CRD 2007-08 na stránce archivu předpisových činností EASA.
http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/archives.php

AMC k Části-M

Přepracované AMC k Příloze I (Část-M) nařízení (ES) č. 2042/2003, naposledy změněné nařízením (ES) č. 1056/2008

AMC M.1

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

AMC M.A.201(e) Odpovědnosti

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

AMC M.A.202(a) Hlášení událostí

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

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

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

Z hlediska údržby se hlášení stavu, který ~~mohl vážně ohrozit letadlo~~ **ohrožuje bezpečnost letu**, obvykle omezuje na:

- vážné trhliny, trvalé deformace, hoření nebo vážnou korozi draku zjištěnou během plánované údržby letadla nebo letadlového celku.
- závada jakéhokoliv nouzového systému během plánovaného zkoušení.

AMC M.A.302 Program údržby letadla

...

AMC M.A.302(a) Program údržby letadla

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

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

1. Vlastníkům nebo provozovatelům program údržby by měl být obvykle založen na zprávě Výboru pro přezkoumávání systému údržby (MRB – Maintenance Review Board), kde je to použitelné, na Dokumentu o plánování údržby (MPD – Maintenance Planning Document), na příslušných kapitolách Příručky údržby nebo jakýchkoliv dalších údajích údržby, které obsahují informaci o plánování. Kromě

AMC k Části-M účinné od: 19/12/2008

Příloha I k rozhodnutí č. 2008/013/R ze dne 12/12/2008

toho by měl vlastníkům nebo provozovatelům program údržby brát také v úvahu jakékoliv údaje údržby, které obsahují informaci o plánování pro letadlové celky.

2. Pokyny vydané příslušným úřadem mohou zahrnovat všechny typy pokynů ze specifických úkolů pro konkrétní letadlo k dokončení doporučených plánů údržby pro určité typy letadel, které mohou být přímo používány vlastníkem/provozovatelem. Tyto pokyny mohou být příslušným úřadem vydány v těchto případech:

- při neexistenci zvláštních doporučení držitele Typového osvědčení.
- kdy by poskytly alternativní pokyny k těm, které jsou předepsány v pododst. 1 výše, s cílem poskytnout provozovateli flexibilitu.

3. V případě, že byl typ letadla předmětem postupu zprávy MRB, provozovatel by měl obvykle zpracovat první program údržby letadla provozovatele na základě této zprávy.

4. V případě, že je údržba letadla prováděna v souladu s programem údržby letadla založeného na procesu zprávy MRB, každý s ním spojený program pro průběžný dozor nad spolehlivostí, nebo pro sledování stavu letadla by měl být považován za část programu údržby letadla.

5. Programy údržby letadla pro typy letadel, která jsou předmětem postupu zprávy MRB, by měly obsahovat identifikační propojovací odkaz na úkoly MRB zprávy takový, že je vždy možné nacházet spojitost s takovými úkoly v platném schváleném programu údržby letadla. To nezabraňuje tomu, aby byl schválený program údržby letadla vytvořen na základě provozních zkušeností nezávisle na doporučení MRB zprávy, pokud prokáže souvislost s takovými doporučeními.

6. Některé schválené programy údržby, nevytvořené z procesu MRB zprávy, využívají programy spolehlivosti. Takové programy spolehlivosti by měly být považovány za část schváleného programu údržby.

7. Alternativní a/nebo doplňkové pokyny k těm, které jsou definované v ust. M.A.302(d)(i) a (ii), navržené vlastníkem nebo provozovatelem, mohou zahrnovat, ale nemusí se omezit pouze na následující:

- prodloužení intervalu pro určité úkoly založené na údajích o spolehlivosti nebo dalších podpůrných informacích. Dodatek I doporučuje, aby program údržby obsahoval odpovídající postupy pro takové prodloužení. Prodloužení intervalu těchto úkolů je přímo schválené příslušným úřadem, kromě případu omezení letové způsobilosti (ALIs – Airworthiness Limitations), které jsou schváleny Agenturou.
- intervaly, které omezují více než intervaly navržené držitelem Typového osvědčení (TC), vyplývající z údajů o spolehlivosti nebo kvůli náročnějšímu provoznímu prostředí.
- doplňkové úkoly dle uvážení provozovatele.

AMC M.A.302(d)(f) Program údržby letadla – programy spolehlivosti

1. Programy spolehlivosti by měly být vytvořeny pro programy údržby letadla založené na metodě MSG (maintenance steering group) nebo na těch, které zahrnují podmínku monitorování letadlových celků nebo na takových, které neobsahují časová období generálních oprav pro všechny označené systémové celky.

2. Programy spolehlivosti není potřeba vytvořit pro letadla nepovažovaná za velká letadla nebo taková, která obsahují časová období generálních oprav pro všechny označené systémové celky.

3. Účelem programu spolehlivosti je zajistit, aby byly úkoly programu údržby letadla efektivní a jejich pravidelnost byla dostačující.

4. Program spolehlivosti může mít za následek rozšíření nebo zrušení úkolu údržby, stejně jako omezení nebo doplnění úkolu údržby.
5. Program spolehlivosti poskytuje příslušné prostředky sledování účinnosti programu údržby.
6. Dodatek 1 k AMC M.A.302 a M.B.301(d) podává více pokynů.

AMC M.A.401(c) Údaje pro údržbu

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

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

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

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

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

5. 4. Údaje pro údržbu jsou udržovány aktuální:

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

AMC M.A.402(a) Provádění údržby

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

AMC k Části-M účinné od: 19/12/2008

Příloha I k rozhodnutí č. 2008/013/R ze dne 12/12/2008

2. V případě omezené údržby prováděné pilotem-vlastníkem, jak specifikuje M.A.803, každá osoba provádějící údržbu letadla v jejím vlastnictví nebo ve společném vlastnictví, za předpokladu, že je držitelem platného průkazu způsobilosti pilota s příslušnou typovou nebo třídní kvalifikací, může provádět omezené úkoly údržby příslušející pilotu-vlastníkovi v souladu s Dodatkem VIII Přílohy I (Část-M) nařízení (ES) č. 2042/2003, ~~by měla získat příslušný výcvik nebo náležitou předchozí praxi přijatelnou pro příslušný úřad a být schopná vykonávat požadované úkoly.~~

3. ...

4.1 ...

4.2 ...

4.3 ...

4.4 ...

4.5 ...

4.6 ...

4.7 ...

AMC M.A.501(a) Zástavba

1. ...

2. ...

3. ...

4. ...

5. Pro účel Části-M, může být k Formuláři 1 EASA rovnocenným dokumentem:

- a) uvolňující dokument vydaný organizací podle podmínek oboustranné dohody podepsané Evropským společenstvím;
- b) uvolňující dokument vydaný organizací schválenou podle podmínek oboustranné dohody o údržbě JAA dokud nebude nahrazena odpovídající dohodou podepsanou Evropským společenstvím;
- c) Formulář 1 JAA vydaný před 28. zářím listopadem 2004 organizací oprávněnou podle JAR-145 Úřadem s plným členstvím v JAA;
- d) v případě nových letadlových celků, které byly uvolněny výrobcem před tím než vyhověl Části-21, by měl být k letadlovému celku přiložen Formulář 1 JAA vydaný organizací oprávněnou podle JAR-21 Úřadem státu s plným členstvím v JAA a v rámci systému vzájemného uznávání JAA;
- e) Formulář 1 JAA vydaný před 28. zářím 2005 výrobní organizací oprávněnou příslušným úřadem v souladu s národními předpisy;
- f) Formulář 1 JAA vydaný před 28. zářím 2008 organizací k údržbě oprávněnou příslušným úřadem v souladu s národními předpisy;
- g) uvolňující dokument přijatelný pro příslušný úřad podle ustanovení oboustranné dohody mezi příslušným úřadem a třetí zemí, dokud ji nenahradí odpovídající dohoda podepsaná Evropskou unií. Toto ustanovení je platné pod podmínkou, že jsou dohody

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

h) uvolňující dokument vydaný podle podmínek popsanych v Článku 4, bodě 4, nařízení (ES) č. 2042/2003;

h) odstavce (f) a (g) se netýkají prostředí údržby podle Části-145.

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

AMC M.A.502 Údržba letadlových celků

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„Zabezpečené místo pod řízením organizace oprávněné k údržbě“ znamená zabezpečené místo, jehož ochrana je odpovědností organizace oprávněné k údržbě. To může zahrnovat prostory

AMC k Části-M účinné od: 19/12/2008

Příloha I k rozhodnutí č. 2008/013/R ze dne 12/12/2008

vybudované organizací na místech jiných než jsou hlavní provozní prostory údržby. Tato místa by měla být určena v odpovídajících postupech organizace oprávněné k údržbě.

AMC M.A.602 Žádost

Žádost by měla být provedena na Formuláři 2 EASA (Dodatek 9) nebo rovnocenném, přijatelném pro příslušný úřad.

Formulář 2 EASA platí pro žádost jak pro organizace podle M.A. Hlavy F, tak podle M.A. Hlavy G. Organizace, které podávají žádost o obě oprávnění mohou použít jeden Formulář 2 EASA.

AMC M.A.605(a) Provozní prostory

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

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

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

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

AMC M.A.606(c) Požadavky na personál

1. ...

2. ...

2.1. ...

2.2. ...

2.3. ...

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

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

2.5. znalosti norem údržby.

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

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

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

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

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

- a) výměna vnitřního osvětlení, přímo žhavených a bleskových výbojek.
- b) zajišťování krytů a opětovná zástavba kontrolních panelů s rychlým přístupem.
- c) výměna funkčního vybavení; např. upevnění nosítek, dvojité řízení, FLIR (čelní termovizor), dveře, fotografické vybavení, atd.
- d) jakákoliv kontrola/výměna zahrnující jednoduché techniky odpovídající těmto AMC a odsouhlasené příslušným úřadem.

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

AMC M.A.607 Osvědčující personál

1. ...

2. ...

3. ...

4. ~~Příslušná praxe v údržbě by měla být pochopena tak, že osoba pracovala v prostředí údržby letadel nebo letadlových celků a uplatňovala buď pravomoci oprávnění uvolňovat a/nebo v současnosti prováděla údržbu alespoň některého typu letadla stanoveného v konkrétním oprávnění uvolňovat.~~

AMC M.A.607(c) Osvědčující personál

1. O každé osvědčující osobě by měl být veden záznam, obsahující tyto minimální informace:

a) ...

b) ...

AMC k Části-M účinné od: 19/12/2008

Příloha I k rozhodnutí č. 2008/013/R ze dne 12/12/2008

- c) ...
- d) ...
- e) ...
- f) ...
- g) ...
- h) ...
- i) rozsah a číslo oprávnění personálu;
- j) ...
- k) ...

2. Přístup k systému by mělo mít minimum oprávněných osob, aby záznamy nemohly být měněny nepovoleným způsobem a aby neoprávněné osoby neměly přístup k důvěrným záznamům.

3. Příslušnému úřadu by měl být poskytnut přístup k záznamům na požádání.

AMC M.A.610 Zakázky údržby

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

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

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

- 1. ...
- 2. ...
- 2.1. ...
- 2.2. ...
- 2.3. ...
- 2.4. ...
- 2.5. ...
- 2.6. ...
- 2.7. ...
- 2.8. Použité letadlové celky na kterých provádí údržbu organizace neoprávněná v souladu s M.A. Hlavou F nebo Částí-145.

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

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

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

- a) dostupností osvědčení o uvolnění do provozu 8130-3 (FAA) nebo TCCA 24-0078 (TCCA),
- b) ověřením vyhovění všem použitelným příkazům k zachování letové způsobilosti,
- c) ověřením, že na letadlových celcích nebyly provedeny opravy nebo modifikace, které nebyly schváleny v souladu s Částí-21.
- d) prohlídkou k zjištění vyhovujícího stavu, která zahrnuje zejména poškození, korozi nebo unikání provozních látek.
- e) vydáním Formuláře 1 v souladu s ust. 2.2, 2.3 a 2.4.

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

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

2.9 ...

3. ...

4.

AMC M.A.615(b) Práva organizace

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

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

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

AMC k Části-M účinné od: 19/12/2008

Příloha I k rozhodnutí č. 2008/013/R ze dne 12/12/2008

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

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

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

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

AMC M.A.702 Žádost

Žádost by měla být provedena na Formuláři 2 EASA (Dodatek 9) nebo rovnocenném, přijatelném pro příslušný úřad.

Formulář 2 EASA platí pro žádost jak pro organizace podle M.A. Hlavy F, tak podle M.A. Hlavy G. Organizace, které podávají žádost o obě oprávnění mohou použít jeden Formulář 2 EASA.

AMC M.A.704 Výklad řízení zachování letové způsobilosti

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

2. Výklad řízení zachování letové způsobilosti by měl obsahovat:

Část 0 Všeobecná organizace

Část 1 Postupy zachování letové způsobilosti

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

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

Část 4 Postupy kontroly letové způsobilosti (jestliže jsou použitelné)

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

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

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

Část 1 Vedení

Část 2 Postupy údržby

Část L2Doplňkové postupy traťové údržby

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

Část 4 Smlouvy s vlastníky/provozovateli

Část 5 Dodatky (vzor dokumentů)

Část 7 Doplněk FAA (jestliže je použitelný)

Část 8 Doplněk TCCA (jestliže je použitelný)

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

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

Měly by být zavedeny doplňkové části, které pokrývají následující **(viz odpovídající odstavce v Dodatku 5 k AMC M.A.704, které mohou mít rozdílný systém číslování)**:

Část 0 Všeobecná organizace

Část 6 Postupy řízení zachování letové způsobilosti

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

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

Příručka organizace údržby podle M.A. Hlavy F **(viz odpovídající odstavce v Dodatku 4 k AMC M.A.604, které mohou mít rozdílný systém číslování)**:

Část 1 Všeobecně

Část 2 Popis

Část 3 Všeobecné postupy

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

Část 5 Dodatky

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

Měly by být zavedeny doplňkové části, které pokrývají následující **(viz odpovídající odstavce v Dodatku 5 k AMC M.A.704, které mohou mít rozdílný systém číslování)**:

Část 0 Všeobecná organizace

Část 6 Postupy řízení zachování letové způsobilosti

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

4. ...

AMC k Části-M účinné od: 19/12/2008

Příloha I k rozhodnutí č. 2008/013/R ze dne 12/12/2008

5. ...
6. ...
7. ...
8. ...
9. ...
10. ...

AMC M.A.706 Požadavky na personál

1. ...
2. ...
3. ...
4. ...
- 4.1 ...
- 4.2 ...
- 4.3 ...
- 4.4 ...

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

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

4.6. důkladnou znalost výkladu organizace řízení zachování letové způsobilosti;

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

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

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

4.8. znalost postupů údržby.

4.9. znalost příslušných předpisů.

AMC M.A.706(i) Požadavky na personál

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

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

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

1. Personál kontroly letové způsobilosti je požadován pouze, pokud organizace podle M.A. Hlavy G chce udělit práva pro kontrolu letové způsobilosti uvedená v M.A.711 (b).

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

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

3.4. Příslušný průkaz způsobilosti podle Přílohy III (Části-66) je průkaz způsobilost B nebo C na pod-kategorii letadel, u kterých bude probíhat kontrola. Není nezbytné splňovat požadavky na praxi podle Části-66 v době kontroly.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kontrola letové způsobilosti „pod dozorem“ znamená pod dozorem příslušného úřadu. Jestliže organizace již zaměstnává příslušně oprávněný personál kontroly letové způsobilosti, může příslušný

úřad schválit provádění dozoru stávajícím personálem kontroly letové způsobilosti v souladu se schválenými postupy. V takovém případě by měl být důkaz o provedení kontroly letové způsobilosti pod dozorem předán příslušnému úřadu společně s Formulářem 4 EASA. Je-li příslušný úřad přesvědčen, vydá úřední schválení prostřednictvím Formuláře 4 EASA.

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

AMC M.A.707(c) Personál kontroly letové způsobilosti

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

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

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

AMC M.A. 707(e) Personál kontroly letové způsobilosti

Záznam o personálu kontroly letové způsobilosti by měl obsahovat minimálně:

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

AMC M.A. 709 Dokumentace

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

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

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

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

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

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

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

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

AMC M.A.710(b) a (c) Kontrola letové způsobilosti

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

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

To znamená, že personál kontroly letové způsobilosti, který bude podepisovat Osvědčení kontroly letové způsobilosti nebo doporučení, by měl být jediný, který provede jak dokumentovanou kontrolu, tak fyzický posudek letadla; smyslem tohoto pravidla nemá být pověřit posudkem personál

kvalifikovaný dle Části-66, který není personálem kontroly letové způsobilosti. Kromě toho ustanovení M.A.710(d) poskytuje 90denní lhůtu pro fyzický posudek, poskytující dostatečnou flexibilitu, aby byla zajištěna přítomnost personálu kontroly letové způsobilosti.

2. Fyzický posudek může zahrnovat přezkoušení provedené během letu.
3. Organizace podle M.A. Hlavy G by měla zpracovat postupy pro personál kontroly letové způsobilosti, aby vytvořil hlášení o vyhovění, které potvrzuje, že byl proveden fyzický posudek a byl shledán jako vyhovující.
4. Pro zajištění vyhovění může fyzický posudek zahrnovat příslušnou namátkovou kontrolu položek.

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

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

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

AMC M.A.711(b) Práva organizace

~~Pro organizaci není nezbytné, aby byla oprávněna k provádění kontrol letové způsobilosti.~~ Organizace může být oprávněna pouze v rámci práv podle bodu M.A.710(a), bez práv k provádění kontrol letové způsobilosti. Pro tuto činnost může být uzavřena smlouva s jinou příslušně oprávněnou organizací. V takovém případě není povinné, aby byla smluvní organizace spojena s držitelem Osvědčení leteckého provozovatele (AOC), což umožní uzavřít smlouvu s příslušně oprávněnou nezávislou organizací k řízení zachování letové způsobilosti, která je držitelem oprávnění pro stejný typ letadla. ~~V takovém případě, by měla být kontrola letové způsobilosti provedena každý rok a Osvědčení kontroly letové způsobilosti vydáno příslušným úřadem následně po doporučení.~~

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

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

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

AMC k Části-M účinné od: 19/12/2008

Příloha I k rozhodnutí č. 2008/013/R ze dne 12/12/2008

AMC M.A.712(f) Systém jakosti

Za malou organizaci je považována organizace do 5 zaměstnanců s plným úvazkem (včetně veškerého personálu podle bodu M.A. 706) nebo organizace s příslušně úměrným počtem zaměstnanců s částečným úvazkem, která řídí údržbu méně než 10 letadel. Tento počet by měl být snížen o 50% v případě velkých letadel. Před nahrazením systému kvality kontrolou organizace by měla být také zvažena složitost organizace, kombinace letadel nebo typů letadel, víceúčelovost letadel a počet oprávněných sídel organizace.

Při řízení kontrol organizace by měl být využit Dodatek 13.

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

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

AMC M.A.714 Uchovávání záznamů

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

2. ...

3. ...

4. ...

5. ...

6. ...

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

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

...

AMC M.A.801(e)(g) Osvědčení o uvolnění letadla do provozu

1. Není schopen úplného vyhovění ...

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

"Vážně ohrozit", "Ohrozit bezpečnost letu" znamená ...

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

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

2. „Dosáhnout odpovídající kvalifikace“ znamená buď:

a) být držitelem platného průkazu způsobilosti k údržbě letadel dle Annexu 1 ICAO pro typ letadla, jehož údržba má být osvědčována, nebo

b) být držitelem oprávnění osvědčujícího personálu, platného pro činnosti vyžadující osvědčování, vydaného organizací k údržbě schválené dle Annexu 6 ICAO.

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

AMC M.A.803 Opravňování pilotem-vlastníkem

~~1. Pilot-vlastník by měl být držitelem platného průkazu způsobilosti pilota, který vydá nebo potvrzuje členský stát, pro typ letadla, na kterém bude prováděna údržba.~~

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

2.3. Pilot-vlastník by měl ~~může~~ vydat pouze Osvědčení o uvolnění do provozu pro údržbu, kterou sám provedl, provedenou pilotem-vlastníkem a po prokázání způsobilosti takové úkoly provádět.

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

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

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

AMC k Části-M účinné od: 19/12/2008

Příloha I k rozhodnutí č. 2008/013/R ze dne 12/12/2008

AMC M.A.901 Kontrola letové způsobilosti letadla

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

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

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

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

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

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

Pokud letadlo zůstává uvnitř řízeného prostředí, pro prodloužení platnosti Osvědčení kontroly letové způsobilosti není požadována kontrola letové způsobilosti, ale pouze ověření zachování vyhovění s M.A.902-(b) bodem M.A.901(b).

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

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

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

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

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

CAMO. Jinak může být vyplněno v oficiálním jazyce (oficiálních jazycích) členského státu organizace CAMO.

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

a) Všeobecné informace

...

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

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

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

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

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

Vhodné kanceláře by měly zahrnovat:

...

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

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

AMC M.A.904(b) Kontrola letové způsobilosti letadel dovážených do EU

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

a) Veškeré informace vyhlášené AMC M.A.902(d) M.A.901(d) a (g)

b) ...

c) ...

d) ...

e) ...

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

1.5. ...

1.6. znalost příslušného vzorku typu(ů) letadla(letadel) získaných prostřednictvím schváleného výcvikového kurzu, včetně výcviku týkajícího se bezpečnosti palivových nádrží (FTS), jak je popsáno

AMC k Části-M účinné od: 19/12/2008

Příloha I k rozhodnutí č. 2008/013/R ze dne 12/12/2008

v Dodatku 12 k AMC M.A.706(f) a AMC M.B.102(c). Tyto kurzy by měly minimálně odpovídat úrovni znalostí rovnocenné Úrovni 1 (Obecné seznámení) dle Dodatku III k Části-66.

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

1.7 ...

AMC M.B.301(b) Program údržby

...

3. Příslušný úřad se může rozhodnout vydat navrhovaný plán údržby pro letouny s pístovým motorem nebo skupinu letounů s pístovým motorem s maximální vzletovou hmotností menší než 2730 kg nebo pro kluzáky, motorové kluzáky nebo pro balóny nebo pro skupinu typů kluzáků, motorových kluzáků nebo balónů. Pokud se vlastníci/provozovatelé letounů s pístovým motorem s maximální vzletovou hmotností menší než 2730 Kg výše uvedených letadel rozhodnou používat navrhovaný plán údržby příslušného úřadu, veškerá rozdílná doporučení výrobce by měla být zapracována do konečného programu údržby, aby mohl být schválen.

AMC M.B.303 Sledování zachování letové způsobilosti

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

AMC M.B.604(b) Průběžný dozor

...

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

AMC M.B.606 Změny

1. Změny vztahující se ke jmenovaným osobám

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

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

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

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

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

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

5. Následující změny oprávnění podle M.A. Hlavy F by neměly být předmětem postupu nepřímého schválení:

- Změna jména/názvu
- Změna odpovědného vedoucího
- Změna adresy
- Změna rozsahu oprávnění a kvalifikace
- Nové zařízení
- Každé další změny oprávnění stanovené příslušným úřadem.

AMC M.B.702(a) První oprávnění

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

2. Výklad organizace řízení zachování letové způsobilosti v případě schválení odpovědným vedoucím obsahuje závazné prohlášení podepsané odpovědným vedoucím, které znamená formální schválení.

AMC M.B.703 Vydání oprávnění

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

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

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

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

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

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

AMC M.B.704(b) Průběžný dozor

4. Na inspektorovi příslušného úřadu, který provádí posudky, lze nárokovat uznání určitých položek auditů dokončených během předchozího období 123 měsíců, v závislosti na 4 podmínkách:

...

- d) audity určité položky, které mají stanovit opětovnou spolehlivost, by měly být prováděny nejpozději po 124 měsících po posledním auditu položky.

5. Pokud je provádění provozovatelových úkolů řízení zachování letové způsobilosti předmětem subdodavatelských smluv, měl by být ve všech subdodavatelských organizacích příslušným úřadem provozovatele proveden audit v období které nepřesáhne 4224 měsíců (pomoc dle odst. 4 je povolena), aby se zajistilo úplné vyhovění M.A. Hlavě G. Při těchto auditech, by měl inspektor příslušného úřadu, který vykonává audit, vždy zajistit, že je doprovázen po celou dobu auditu nadřazeným členem technického personálu provozovatele. Veškeré nálezy by měly být zaslány provozovateli a měly by být napraveny.

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

AMC M.B.706 Změny

1. Změny vztahující se ke jmenovaným osobám

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

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

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

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

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

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

~~5. Následující změny oprávnění podle M.A. Hlavy G by neměly být předmětem postupu nepřímého schválení:~~

~~— Změna názvu~~

~~— Změna odpovědného vedoucího~~

~~— Změna adresy~~

~~— Změna rozsahu oprávnění a kvalifikace~~

~~— Nový provozní prostor~~

~~— Každé další změny oprávnění stanovené příslušným úřadem.~~

AMC M.B.901 Zhodnocení doporučení

...

3. V závislosti na obsahu doporučení, minulosti konkrétního letadla a znalosti organizace podle M.A. Hlavy G **nebo osvědčujícího personálu dle bodu M.A.901(g)**, která(y) vytváří doporučení pokud jde o zkušenosti/praxi, počet a nápravu nálezů a předchozí doporučení, se bude rozsah zkoumání

lišit. Proto, kdykoliv je to možné, měla by být osoba provádějící vyšetřování zapojena v dozoru organizace podle M.A. Hlavy G, která vytváří doporučení.

4. V některých případech může inspektor určit, že je nutné zajistit:
- fyzický posudek letadla, nebo;
 - úplnou nebo částečnou kontrolu letové způsobilosti.

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

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

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

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

1. Osoba kvalifikovaná v souladu s AMC M.B.102(c), pododstavec 1.5 by měla být považována za osobu, která je držitelem rovnocenného vzdělání k vysokoškolskému v leteckém oboru.

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

2-3. Příslušný průkaz způsobilosti podle Přílohy III (Části-66) je průkaz způsobilosti kategorie B nebo C pro podkategorii letadel, které jsou podrobeny kontrole. V době kontroly není nutné splňovat poslední požadavky na praxi z Části-66 ani být držitelem typové kvalifikace na konkrétní letadlo.

3-4. Zastávat postavení s příslušnými odpovědnostmi znamená, že by měl mít personál kontroly letové způsobilosti postavení v rámci příslušného úřadu, které opravňuje takovou osobu podepisovat jménem příslušného úřadu.

4-5. Osoba z příslušného úřadu, která provádí kontroly letové způsobilosti nebo kontroly pro obnovení Osvědčení letové způsobilosti v členském státě, by měla být před vstupem v platnost Části-M, pokládána za osobu, která splňuje ustanovení M.B.902(b).

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

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

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

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

AMC k Části-M účinné od: 19/12/2008

Příloha I k rozhodnutí č. 2008/013/R ze dne 12/12/2008

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

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

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

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

Tyto znalosti mohou být prokázány záznamy v příslušných dokladech nebo přezkoušením provedeným příslušným úřadem. Toto přezkoušení by mělo být zaznamenáno.

AMC k Dodatku VII „Složité úkoly údržby“

Věta „odpovídajícím způsobem schválený nebo oprávněný svářeč“ obsažená v Dodatku VII, ust. 3(c), znamená, že by kvalifikace měla splňovat oficiálně uznávané standardy nebo by měla být přijatelná pro příslušný úřad.

AMC k Dodatku VIII „Omezená údržba, kterou provádí pilot-vlastník

1. Seznam uvedený níže stanovuje položky, u kterých se očekává, že budou provedeny vlastníkem, který je držitelem běžného a platného průkazu způsobilosti pilota pro daný typ letadla a který splňuje požadavky Dodatku VIII k Části-M na způsobilost a odpovědnosti.

2. Seznam úkolů nemusí podrobným způsobem řešit specifické potřeby různých kategorií letadel. Kromě toho nemůže být vždy dostatečně brán v úvahu vývoj technologie a povaha provozu prováděného těmito kategoriemi letadel.

3. Z tohoto důvodu jsou následující seznamy považovány za reprezentativní rozsah omezené údržby, kterou provádí pilot-vlastník, zmíněné v bodě M.A.803 a Dodatku VIII:

- Část A použitelná pro letouny;
- Část B použitelná pro rotorová letadla;
- Část C použitelná pro kluzáky a motorové kluzáky;
- Část D použitelná pro balóny a vzducholodě.

4. Prohlídky/kontroly jakékoliv pravidelnosti obsažené ve schváleném programu údržby mohou být prováděny za předpokladu, že jsou stanovené úkoly obsaženy v základních seznamech Částí A až D tohoto AMC a neustále vyhovují základním principům Dodatku VIII k Části-M.

Obsah pravidelných prohlídek/kontrol, stejně jako jejich pravidelnost, není regulována nebo standardizována leteckými specifikacemi. Je na rozhodnutí výrobce/držitele Typového osvědčení (držitel TC) doporučit plán pro každý určitý druh prohlídky/kontroly.

Obsah prohlídek/kontrol se stejnou pravidelností se může u různých držitelů TC lišit a v některých případech se mohou rozhodujícím způsobem týkat bezpečnosti a mohou vyžadovat použití

speciálního nářadí nebo zvláštních znalostí, a tak by neměly splňovat podmínky údržby prováděné pilotem-vlastníkem. Z tohoto důvodu nemůže být údržba prováděná pilotem-vlastníkem obecně použitelná pro přesně stanovené prohlídky s takovou pravidelností, jako je 50hodinová, 100hodinová, 6měsíční.

Prohlídky, které mají být provedeny, jsou omezeny na oblasti a úkoly uvedené v tomto AMC k Dodatku VIII. To dovoluje flexibilitu při vytváření programu údržby a neomezuje prohlídky na určité zvláštní pravidelné prohlídky. 50hodinová/6měsíční prohlídka letounu s pevnými nosnými plochami, stejně jako roční prohlídka kluzáku, může být normálně vhodná pro údržbu prováděnou pilotem-vlastníkem.

TABULKY

Poznámka: Úkoly v Části-A nebo Části B označené ** vylučují provoz podle pravidel IFR po údržbě provedené pilotem-vlastníkem. Aby mohla být tato letadla provozována podle pravidel IFR, měl by tyto úkoly uvolnit do provozu technik s příslušným průkazem způsobilosti.

ČÁST A – ÚKOLY ÚDRŽBY PROVÁDĚNÉ PILOTEM-VLASTNÍKEM pro MOTOROVÁ LETADLA (MOTOROVÉ LETOUNY)

ATA	Oblast	Úkol	Letouny ≤ 2730 kg
09	Vlekání	Zámek vlečného lana a mechanismus pro uvolnění vlečného lana – Čištění, mazání a výměna vlečného lana (včetně pojistných lan).	Ano
		Zrcátko – zástavba a výměna zrcátek.	Ano
11	Štítky	Štítky, značky – zástavba a obnovování štítků a značek vyžadovaných letovou příručkou letadla (AFM) a příručkou údržby letadla (AMM).	Ano
12	Údržba	Mazání – položek nevyžadujících demontáž, kromě sejmutí nekonstrukčních položek, jako jsou krytky, kryty motoru a aerodynamické přechodové kryty.	Ano
20	Standardní postupy	Zajišťování – výměna zajišťovacího drátu nebo závlačky, kromě těch v řízení motoru, převodových ústrojích a systémech řízení letu.	Ano
		Jednoduché nekonstrukční standardní spojovací prvky – výměna a úprava, kromě výměny objímek/zásuvek a kotvících matic, které vyžadují nýtování.	Ano
21	Klimatizace	Výměna ohebných hadic a vedení.	Ano
23	Komunikace	Komunikační zařízení – Sejmutí a výměna samostatných komunikačních zařízení s rychle rozpojitelnými konektory připevněných na přední palubní desce, kromě provozu podle pravidel IFR.	Ano**
24	Elektrická energie	Akumulátory – výměna a údržba akumulátorů, kromě údržby Ni-Cd akumulátorů a provozu podle pravidel IFR.	Ano**
		Elektrická instalace – oprava přerušených obvodů v nekritickém vybavení, kromě zapalovací soustavy, soustavy hlavního zdroje a požadovaných komunikačních, navigačních systémů a základních letových přístrojů.	Ano
		Spoje – výměna přerušených kabelových spojů.	Ano
		Pojistky – výměna pojistek se správnou jmenovitou hodnotou.	Ano
25	Vybavení	Bezpečnostní pásy – výměna dvou a vícebodových bezpečnostních pásů, kromě pásů zastavěných společně se systémy airbagu.	Ano
		Sedadla – výměna sedadel nebo jejich částí, které nevyžadují demontáž jakéhokoliv základního systému konstrukce nebo řízení.	Ano
		Pomocné přístroje a/nebo vybavení – výměna samostatného vybavení s rychle rozpojitelnými konektory připevněného na přední palubní desce.	Ano

AMC k Části-M účinné od: 19/12/2008

Příloha I k rozhodnutí č. 2008/013/R ze dne 12/12/2008

ATA	Oblast	Úkol	Letouny ≤ 2730 kg
		Kyslíková soustava – výměna přenosných kyslíkových lahví a systémů se schváleným uložením, kromě trvale zastavených lahví a systémů.	Ano
		ELT – sejmutí/opětovná zástavba.	Ano
27	Řízení letu	Sejmutí nebo opětovná zástavba sloupku ručního řízení u místa druhého pilota a pedálů nožního řízení v případě, že je rychlé rozpojení zajištěno samotným návrhem.	Ano
28	Palivová soustava	Součásti palivového filtru – čištění a/nebo výměna.	Ano
30	Ochrana proti námraze a dešti	Stěrač čelního skla – výměna stírací lišty.	Ano
31	Přístroje	Palubní přístrojová deska – sejmutí nebo opětovná zástavba za předpokladu, že má samotným návrhem dány prvky s rychle rozpojitelnými konektory; kromě provozu IFR.	Ano**
		System snímače celkového a statického tlaku (pitot-statický systém) – jednoduché kontroly funkčnosti a těsnosti, kromě provozu IFR.	Ano**
		Vysušování – odvádění vody lapači nebo filtry uvnitř pitot-statického systému, kromě provozu IFR.	Ano**
		Přístroje – kontrola čitelnosti znaků a těch údajů, které odpovídají okolním podmínkám.	Ano
32	Přistávací zařízení	Kola – sejmutí, výměna a údržba, včetně výměny uložení (ložisek) kol a mazání.	Ano
		Údržba – doplnění hydraulické kapaliny.	Ano
		Tlumič nárazů – výměna elastických lan nebo pryžových tlumičů.	Ano
		Tlumící vzpěra – doplnění oleje nebo plynu.	Ano
		Lýže – záměna kolového přistávacího zařízení za přistávací zařízení s lyžemi.	Ano
		Přistávací lyže (ostruha) – výměna přistávací lyže(ostruhy) a ostruhových botek.	Ano
		Aerodynamické kryty kol – sejmutí a opětovná zástavba.	Ano
		Mechanické brzdy – seřízení jednoduchých lankových systémů.	Ano
		Brzdy – výměna opotřebovaných brzdových destiček (brzdových obložení).	Ano
33	Světla	Světla – výměna vnitřních i vnějších žárovek, přímo žhavených výbojek, světlometů a čoček.	Ano
34	Navigace	Programové vybavení – aktualizace databází navigačního programového vybavení samostatných zařízení na palubní desce, kromě systémů automatického řízení letu a odpovídačů.	Ano
		Navigační zařízení – sejmutí a výměna samostatných navigačních zařízení s rychle rozpojitelnými konektory připevněných na přední palubní desce, kromě systémů automatického řízení letu, odpovídačů, základního systému řízení letu a provozu IFR.	Ano**
		Samostatné zařízení pro sběr údajů – zástavba, obnova údajů.	Ano
51	Konstrukce	Tkané záplaty – jednoduché záplaty zasahující maximálně přes jedno žebro, které nevyžadují prošíání žebra nebo sejmutí konstrukčních součástí řídicích ploch.	Ano
		Povrchová ochrana (konzervace) – nanášení ochranného materiálu nebo nátěru, které nevyžaduje demontáž jakékoliv nosné konstrukce nebo provozního systému.	Ano
		Povrchová úprava – malé opravy, které nevyžadují demontáž jakékoliv nosné konstrukce nebo provozního systému. To zahrnuje nanášení rozlišovacího nátěru nebo tenkých fólií, stejně jako opravy poznávacích značek.	Ano
		Aerodynamické kryty – jednoduché opravy nekonstrukčních aerodynamických krytů a krytek, které nezmění profil.	Ano

ATA	Oblast	Úkol	Letouny ≤ 2730 kg
52	Dveře a nouzové východy	Dveře – Sejmутí a opětovná zástavba.	Ano
53	Trup	Čalounění, vnitřní vybavení - malé opravy, které nevyžadují demontáž jakékoliv nosné konstrukce nebo provozního systému nebo zásah do systémů řízení.	Ano
56	Okna	Boční okna – výměna, nevyžaduje-li nýtování, lepení nebo jakýkoliv zvláštní postup.	Ano
61	Vrtule	Kryt vrtulové hlavy (vrtulový kužel) – sejmутí a opětovná zástavba.	Ano
71	Zástavba pohonné jednotky	Kryt motoru – sejmутí a opětovná zástavba, která nevyžaduje sejmутí vrtule nebo rozpojení řídicího.	Ano
		Sací ústrojí – prohlídka a výměna sacího vzduchového filtru.	Ano
72	Motor	Snímače nečistot (kovových) – sejmутí, kontrola a opětovná zástavba za předpokladu, že je snímač samostatný a bez elektrického snímání.	Ano
73	Palivo	Součásti čističů a filtrů – čištění a/nebo výměna.	Ano
		Palivo – směšování požadovaného oleje a paliva.	Ano
74	Zapalovací soustava	Zapalovací svíčky – sejmутí, čištění, seřízení a opětovná zástavba.	Ano
75	Chladicí soustava	Chladicí kapalina – doplnění chladicí kapaliny.	Ano
77	Ukazatele motorových parametrů	Ukazatele motorových parametrů – Sejmутí a výměna samostatných ukazatelů s rychle rozpojitelnými konektory připevněných na přední palubní desce a nevyužívajících spojení s přímým čtením.	Ano
79	Olejová (mazací) soustava	Součásti čističů a filtrů – čištění a/nebo výměna.	Ano
		Olej – výměna nebo doplnění motorového oleje a kapaliny v převodovém ústrojí.	Ano

ČÁST B – ÚKOLY ÚDRŽBY PROVÁDĚNÉ PILOTEM-VLASTNÍKEM pro ROTOROVÁ LETADLA

ATA	Oblast	Úkol	Jednomotorová rotorová letadla ≤ 2730 kg
11	Štítky	Štítky, značky – zástavba a obnovování štítků a značek vyžadovaných letovou příručkou letadla (AFM) a příručkou údržby letadla (AMM).	Ano
12	Údržba	Doplnění paliva, oleje, rozmrazovací kapaliny a kapaliny do ostřikovačů skla.	Ano
		Mazání – položek nevyžadujících demontáž, kromě sejmутí nekonstrukčních položek, jako jsou krytky, kryty motoru a aerodynamické přechodové kryty.	Ano
20	Standardní postupy	Zajišťování – výměna zajišťovacího drátu nebo závlačky, kromě těch v řízení motoru, převodových ústrojích a systémech řízení letu.	Ano
		Jednoduché nekonstrukční standardní spojovací prvky – výměna a úprava, kromě výměny objímek/zásuvek a kotvicích matic, které vyžadují nýtování.	Ano
21	Klimatizace	Výměna ohebných hadic a vedení.	Ano
23	Komunikace	Komunikační zařízení – Sejmутí a výměna samostatných komunikačních zařízení s rychle rozpojitelnými konektory připevněných na přední palubní desce, kromě provozu podle pravidel IFR.	Ano**
24	Elektrická energie	Akumulátory – výměna a údržba akumulátorů, kromě údržby Ni-Cd akumulátorů a provozu podle pravidel IFR.	Ano**

AMC k Části-M účinné od: 19/12/2008

Příloha I k rozhodnutí č. 2008/013/R ze dne 12/12/2008

ATA	Oblast	Úkol	Jednomotorová rotorová letadla ≤ 2730 kg
		Elektrická instalace – oprava přerušených obvodů v nekritickém vybavení, kromě zapalovací soustavy, soustavy hlavního zdroje a požadovaných komunikačních, navigačních systémů a základních letových přístrojů.	Ano
		Spoje – výměna přerušených kabelových spojů, kromě spojů na rotujících částech a řídicel.	Ano
		Pojistky – výměna pojistek se správnou jmenovitou hodnotou.	Ano
25	Vybavení	Bezpečnostní pásy – výměna dvou a vícebodových bezpečnostních pásů, kromě pásů zastavěných společně se systémy airbagu.	Ano
		Sedadla – výměna sedadel nebo jejich částí, které nevyžadují demontáž jakéhokoliv základního systému konstrukce nebo řízení, kromě sedadel letové posádky.	Ano
		Sejmutí/zástavba záchranného plovacího zařízení (k zachování plovatelnosti pozemního letadla při pádu do vody) s rychloupínacím uchycením.	Ano
		Pomocné přístroje a/nebo vybavení – výměna samostatného vybavení s rychle rozpojitelnými konektory připevněného na přední palubní desce.	Ano
		ELT – sejmutí/opětovná zástavba.	Ano
30	Ochrana proti námraze a dešti	Stěrač čelního skla – výměna stírací lišty.	Ano
31	Přístroje	Palubní přístrojová deska – sejmutí nebo opětovná zástavba za předpokladu, že má samotným návrhem dány prvky s rychle rozpojitelnými konektory; kromě provozu IFR.	Ano**
		Systém snímače celkového a statického tlaku (pitot-statický systém) – jednoduché kontroly funkčnosti a těsnosti, kromě provozu IFR.	Ano**
		Vysušování – odvádění vody lapači nebo filtry uvnitř pitot-statického systému, kromě provozu IFR.	Ano**
		Přístroje – kontrola čitelnosti znaků a těch údajů, které odpovídají okolním podmínkám.	Ano
32	Přistávací zařízení	Kola – sejmutí, výměna a údržba, včetně výměny uložení (ložisek) kol a mazání.	Ano
		Výměna opotřebovaných ostruhových botek.	Ano
		Upevnění a sejmutí přistávacích plošek pro přistání na sněhu.	Ano
		Údržba – doplnění hydraulické kapaliny.	Ano
		Brzdy – výměna opotřebovaných brzdových destiček (brzdových obložení).	Ano
33	Světla	Světla – výměna vnitřních i vnějších žárovek, přímo žhavených výbojek, světlometů a čoček.	Ano
34	Navigace	Programové vybavení – aktualizace databází navigačního programového vybavení samostatných zařízení na palubní desce, kromě systémů automatického řízení letu a odpovídačů.	Ano
		Navigační zařízení – sejmutí a výměna samostatných navigačních zařízení s rychle rozpojitelnými konektory připevněných na přední palubní desce, kromě systémů automatického řízení letu, odpovídačů, základního systému řízení letu a provozu IFR.	Ano**
		Samostatné zařízení pro sběr údajů – zástavba, obnova údajů.	Ano
51	Konstrukce	Povrchová ochrana (konzervace) – nanášení ochranného materiálu nebo nátěru, které nevyžaduje demontáž jakéhokoliv nosné konstrukce nebo provozního systému.	Ano

ATA	Oblast	Úkol	Jednomotorová rotorová letadla ≤ 2730 kg
		Povrchová úprava – malé opravy, které nevyžadují demontáž jakékoliv nosné konstrukce nebo provozního systému, kromě zásahu do hlavního a ocasního rotoru. To zahrnuje nanášení rozlišovacího nátěru nebo tenkých fólií, stejně jako opravy poznávacích značek.	Ano
		Aerodynamické kryty – jednoduché opravy nekonstrukčních aerodynamických krytů a krytek, které nezmění profil.	Ano
52	Dveře a nouzové východy	Dveře – Sejmутí a opětovná zástavba.	Ano
53	Trup	Čalounění, vnitřní vybavení – malé opravy, které nevyžadují demontáž jakékoliv nosné konstrukce nebo provozního systému nebo zásah do systémů řízení.	Ano
56	Okna	Boční okna – výměna, nevyžaduje-li nýtování, lepení nebo jakýkoliv zvláštní postup.	Ano
62	Hlavní rotor	Sejmутí/zástavba listů hlavního rotoru, které jsou navrženy tak, aby sejmутí nevyžadovalo použití speciálního nářadí (listy ocasního rotoru jsou vyloučeny), a týká se pouze zástavby stejných dříve sejmутých listů seřízených do původní polohy.	Ano
63 65	Převodové ústrojí (transmise)	Snímače nečistot (kovových) – sejmутí, kontrola a opětovná zástavba za předpokladu, že je snímač samotěsnící a bez elektrického snímání.	Ano
67	Řídicíidla	Sejmутí nebo opětovná zástavba cyklického a kolektivního řízení a pedálů směrového řízení na místě druhého pilota v případě, že je možnost rychlého rozpojení řízení zajištěna návrhem.	Ano
71	Zástavba pohonné jednotky	Kryt motoru – sejmутí a opětovná zástavba.	Ano
72	Motor	Snímače nečistot (kovových) – sejmутí, kontrola a opětovná zástavba za předpokladu, že je snímač samotěsnící a bez elektrického snímání.	Ano
79	Olejová (mazací) soustava	Součásti filtrů – výměna za předpokladu, že je součástí typu „spin on/off“.	Ano
		Olej – výměna nebo doplnění motorového oleje.	Ano

ČÁST C – ÚKOLY ÚDRŽBY PROVÁDĚNÉ PILOTEM-VLASTNÍKEM pro KLUZÁKY A MOTOROVÉ KLUZÁKY

Zkratky platné pro tuto část:

N/A	nehodící se pro tuto kategorii (not applicable for this category)
SP	kluzák (sailplane)
SSPS	motorový kluzák (bez schopnosti samostatného vzletu) (self-sustained powered sailplane)
SLPS/TM	samostatně vzletající motorový kluzák/turistický motorový kluzák (self-launching powered sailplane/touring motorglider)

AMC k Části-M účinné od: 19/12/2008

Příloha I k rozhodnutí č. 2008/013/R ze dne 12/12/2008

ATA	Oblast	Úkol	SP	SSPS	SLPS /TM
08	Vážení	Přepočítání – malé změny vyvažovacího schématu bez nutnosti převážení.	Ano	Ano	Ano
09	Vlekání	Zámek vlečného lana a mechanismus pro uvolnění vlečného lana – Čištění, mazání a výměna vlečného lana (včetně pojistných lan).	Ano	Ano	Ano
		Zrcátko – zástavba a výměna zrcátek.	Ano	Ano	Ano
11	Štítky	Štítky, značky – zástavba a obnovování štítků a značek vyžadovaných letovou příručkou letadla (AFM) a příručkou údržby letadla (AMM).	Ano	Ano	Ano
12	Údržba	Mazání – položek nevyžadujících demontáž, kromě sejmutí nekonstrukčních položek, jako jsou krytky, kryty motoru a aerodynamické přechodové kryty.	Ano	Ano	Ano
20	Standardní postupy	Zajišťování – výměna zajišťovacího drátu nebo závlačky, kromě těch v řízení motoru, převodových ústrojích a systémech řízení letu.	Ano	Ano	Ano
		Jednoduché nekonstrukční standardní spojovací prvky – výměna a úprava, kromě výměny objímek/zásuvek a kotvicích matic, které vyžadují nýtování.	Ano	Ano	Ano
		Odchylka od normální polohy (Free play) – měření odchylek od normální polohy v systému řízení a od vzájemné polohy křídla a trupu, včetně drobného seřízení pomocí jednoduchých prostředků poskytnutých výrobcem.	Ano	Ano	Ano
21	Klimatizace	Výměna ohebných hadic a vedení.	Ano	Ano	Ano
23	Komunikace	Komunikační zařízení – Sejmutí a výměna samostatných komunikačních zařízení s rychle rozpojitelnými konektory připevněných na přední palubní desce.	Ano	Ano	Ano
24	Elektrická energie	Akumulátory a solární panely – výměna a údržba.	Ano	Ano	Ano
		Elektrická instalace – zástavba jednoduchých konektorů pro připojení doplňkového pomocného vybavení, jako je elektrický variometr, letový počítač, ale kromě požadovaných komunikačních, navigačních systémů a elektrické instalace motoru.	Ano	Ano	Ano
		Elektrická instalace – oprava přerušených obvodů v přistávacích světlometech a jakékoliv další elektrické instalace v pomocném vybavení, jako je elektrický variometr nebo letový počítač, kromě zapalovací soustavy, soustavy hlavního zdroje a požadovaných komunikačních, navigačních systémů a základních letových přístrojů.	Ano	Ano	Ano
		Spoje – výměna přerušených kabelových spojů.	Ano	Ano	Ano
		Spínače – to zahrnuje pájení a nalisování spínačů/konektorů pomocného vybavení, jako je elektrický variometr nebo letový počítač, kromě zapalovací soustavy, soustavy hlavního zdroje a požadovaných komunikačních, navigačních systémů a základních letových přístrojů.	Ano	Ano	Ano
		Pojistky – výměna pojistek se správnou jmenovitou hodnotou.	Ano	Ano	Ano
25	Vybavení	Bezpečnostní pásy – výměna dvou a vícebodových bezpečnostních pásů.	Ano	Ano	Ano
		Sedadla – výměna sedadel nebo jejich částí, které nevyžadují demontáž jakéhokoliv základního systému konstrukce nebo řízení.	Ano	Ano	Ano
		Pomocné přístroje a/nebo vybavení – výměna samostatného vybavení s rychle rozpojitelnými konektory připevněného na přední palubní desce.	Ano	Ano	Ano

ATA	Oblast	Úkol	SP	SSPS	SLPS /TM
		Sejmutí a zástavba pomocných přístrojů a/nebo pomocného vybavení.	Ano	Ano	Ano
		Stěrač, čistič křídla – údržba, sejmutí a opětovná zástavba, která nevyžaduje demontáž jakéhokoliv základní konstrukce nebo řízení.	Ano	Ano	Ano
		Snímače statického tlaku – sejmutí nebo opětovná zástavba snímačů statického tlaku a snímačů pro kompenzaci celkové energie pro variometr.	Ano	Ano	Ano
		Kyslíková soustava – výměna přenosných kyslíkových lahví a systémů se schváleným uložením, kromě trvale zastavěných lahví a systémů.	Ano	Ano	Ano
		Aerodynamické padákové brzdy – zástavba a údržba.	Ano	Ano	Ano
		ELT – sejmutí/opětovná zástavba.	Ano	Ano	Ano
26	Protipožární ochrana	Signalizace požáru – výměna čidel a ukazatelů.	N/A	Ano	Ano
27	Řízení letu	Těsnění štěrbiny u vztlačových klapek (gap seals) – zástavba a údržba, nevyžaduje-li kompletní sejmutí řízení.	Ano	Ano	Ano
		Systém řízení – měření pohybu systému řízení bez sejmutí řídicích ploch.	Ano	Ano	Ano
		Lanka řízení (táhla) – jednoduchá vizuální kontrola stavu.	Ano	Ano	Ano
		Plynový tlumič – výměna plynového tlumiče v systému řízení aerodynamické brzdy.	Ano	Ano	Ano
		Sloupek ručního řízení u místa druhého pilota a pedály nožního řízení – sejmutí nebo opětovná zástavba v případě, že je rychlé rozpojení zajištěno samotným návrhem.	Ano	Ano	Ano
28	Palivová soustava	Palivová vedení – výměna montovaných palivových vedení spojených samotěsnícími spojkami.	N/A	Ano	Ne
		Palivový filtr – čištění a/nebo výměna.	N/A	Ano	Ano
31	Přístroje	Palubní přístrojová deska – sejmutí nebo opětovná zástavba za předpokladu, že má samotným návrhem dány prvky s rychle rozpojitelnými konektory; kromě provozu IFR.	Ano	Ano	Ano
		Systém snímače celkového a statického tlaku (pitot-statický systém) – jednoduché kontroly funkčnosti a těsnosti.	Ano	Ano	Ano
		Výměna tlumiče vibrací/nárazů palubní přístrojové desky.	Ano	Ano	Ano
		Vysušování – odvádění vody lapači nebo filtry uvnitř pitot-statického systému.	Ano	Ano	Ano
		Ohebné hadice – výměna poškozených hadic.	Ano	Ano	Ano
32	Přistávací zařízení	Kola – sejmutí, výměna a údržba, včetně výměny uložení (ložisek) kol a mazání.	Ano	Ano	Ano
		Údržba – doplnění hydraulické kapaliny.	Ano	Ano	Ano
		Tlumič nárazů – výměna elastických lan nebo pryžových tlumičů.	Ano	Ano	Ano
		Tlumící vzpěra – doplnění oleje nebo plynu.	Ano	Ano	Ano
		Dvířka přistávacího zařízení – sejmutí nebo opětovná zástavba a oprava, včetně obslužného třmenu.	Ano	Ano	Ano
		Lyže – záměna kolového přistávacího zařízení za přistávací zařízení s lyžemi.	Ano	Ano	Ano
		Přistávací lyže (ostruha) – výměna a údržba přistávací lyže (ostruhy) hlavní, na křídle, záďové.	Ano	Ano	Ano
		Aerodynamické kryty kol – sejmutí a opětovná zástavba.	Ano	Ano	Ano

AMC k Části-M účinné od: 19/12/2008

Příloha I k rozhodnutí č. 2008/013/R ze dne 12/12/2008

ATA	Oblast	Úkol	SP	SSPS	SLPS /TM
		Mechanické brzdy – seřízení jednoduchých lankových systémů.	Ano	Ano	Ano
		Brzdy – výměna opotřebovaných brzdových destiček (brzdových obložení).	Ano	Ano	Ano
		Pružiny – výměna opotřebovaných nebo starých pružin.	Ano	Ano	Ano
		Signalizace polohy přistávacího zařízení – sejmutí nebo opětovná zástavba jednoduchého systému signalizace polohy přistávacího zařízení.	Ano	Ano	Ano
33	Světla	Světla – výměna vnitřních i vnějších žárovek, přímo žhavených výbojek, světlometů a čoček.	N/A	N/A	Ano
34	Navigace	Programové vybavení – aktualizace databází navigačního programového vybavení samostatných zařízení na palubní desce, kromě systémů automatického řízení letu a odpovídačů a včetně aktualizace pomocných přístrojů/pomocného vybavení.	Ano	Ano	Ano
		Navigační zařízení – sejmutí a výměna samostatných navigačních zařízení s rychle rozpojitelnými konektory připevněných na přední palubní desce, kromě systémů automatického řízení letu, odpovídačů, základního systému řízení letu.	Ano	Ano	Ano
		Samostatné zařízení pro sběr údajů – zástavba, obnova údajů.	Ano	Ano	Ano
51	Konstrukce	Tkané záplaty – jednoduché záplaty zasahující maximálně přes jedno žebro, které nevyžadují prošíání žebra nebo sejmutí konstrukčních součástí řídicích ploch.	Ano	Ano	Ano
		Povrchová ochrana (konzervace) – nanášení ochranného materiálu nebo nátěru, které nevyžaduje demontáž jakékoliv nosné konstrukce nebo provozního systému.	Ano	Ano	Ano
		Povrchová úprava – malé opravy nátěru a povrchové vrstvy v případě, že není ovlivněna základní nosná konstrukce. To zahrnuje nanášení rozlišovacího nátěru nebo tenkých fólií, stejně jako opravy poznávacích značek.	Ano	Ano	Ano
		Aerodynamické kryty – jednoduché opravy nekonstrukčních aerodynamických krytů a krytek, které nezmění profil.	Ano	Ano	Ano
52	Dveře	Dveře – Sejmutí a opětovná zástavba.	Ano	Ano	Ano
53	Trup	Čalounění, vnitřní vybavení – malé opravy, které nevyžadují demontáž jakékoliv nosné konstrukce nebo provozního systému nebo zásah do systémů řízení.	Ano	Ano	Ano
56	Okna	Boční okna – výměna, nevyžaduje-li nýtování, lepení nebo jakýkoliv zvláštní postup.	Ano	Ano	Ano
		Překryty pilotní kabiny – sejmutí a opětovná zástavba.	Ano	Ano	Ano
		Plynový tlumič – výměna tlumiče překrytu pilotní kabiny.	Ano	Ano	Ano
57	Křídla	Lyže (ostruhy) na konci křídla – sejmutí a opětovná zástavba a údržba spodní lyže(ostruhy) nebo válečku na konci křídla, včetně montáže pružiny.	Ano	Ano	Ano
		Vodní zátěž – sejmutí a opětovná zástavba přízpůsobivých nádrží.	Ano	Ano	Ano
		Vířič (vírový generátor) a těsnící pásky – sejmutí a opětovná zástavba schválených těsnících pásek a pásek vířiče.	Ano	Ano	Ano
61	Vrtule	Kryt vrtulové hlavy (vrtulový kužel) – sejmutí a opětovná zástavba.	N/A	Ano	Ano

ATA	Oblast	Úkol	SP	SSPS	SLPS /TM
71	Zástavba pohonné jednotky	Sejmutí a zástavba pohonné jednotky, včetně motoru a vrtule.	N/A	Ano	Ne
		Kryt motoru – sejmutí a opětovná zástavba, která nevyžaduje sejmutí vrtule nebo rozpojení řídicího.	N/A	Ano	Ano
		Sací ústrojí – prohlídka a výměna sacího vzduchového filtru.	N/A	Ano	Ano
72	Motor	Snímače nečistot (kovových) – sejmutí, kontrola a opětovná zástavba za předpokladu, že je snímač samotěsnící a bez elektrického snímání.	N/A	Ano	Ano
73	Palivo	Součásti čističů a filtrů – čištění a/nebo výměna.	N/A	Ano	Ano
		Palivo – směšování požadovaného oleje a paliva.	N/A	Ano	Ano
74	Zapalovací soustava	Zapalovací svíčky – sejmutí, čištění, seřízení a opětovná zástavba.	N/A	Ano	Ano
75	Chladicí soustava	Chladicí kapalina – doplnění chladicí kapaliny.	N/A	Ano	Ano
76	Řízení motoru	Řízení – menší seřízení neletových řídicího nebo řídicího pohonné jednotky, jejichž funkčnost není kritická pro jakoukoliv fázi letu.	N/A	Ano	Ne
77	Ukazatele motorových parametrů	Ukazatele motorových parametrů - Sejmutí a výměna samostatných ukazatelů s rychle rozpojitelnými konektory připevněných na přední palubní desce a nevyužívajících spojení s přímým čtením.	N/A	Ano	Ano
79	Olejová (mazací) soustava	Součásti čističů a filtrů – čištění a/nebo výměna.	N/A	Ano	Ano
		Olej – výměna nebo doplnění motorového oleje a kapaliny v převodovém ústrojí.	N/A	Ano	Ano

ČÁST D – ÚKOLY ÚDRŽBY PROVÁDĚNÉ PILOTEM-VLASTNÍKEM pro BALÓNY/VZDUCHOLODĚ

Oblast a úkol	Horkovzdušná vzducholod'	Horkovzdušný balón	Plynový balón
A) OBAL			
1 – Opravy tkaniny – kromě celých panelů (jak je definováno v instrukcích držitele Typového osvědčení a v souladu s nimi), které nevyžadují opravu nebo výměnu nosných lemůvek.	Ano	Ano	Ne
2 – Příčlové uzavírací lano – výměna.	Ano	N/A	N/A
3 – Transparenty – upevnění, výměna a oprava (bez šití).	Ano	Ano	Ano
4 – Tavná pojistka (Teplotní praporek) – výměna.	Ano	Ano	N/A
5 – Vysílač teploty a kabely snímačů teploty – sejmutí a opětovná zástavba.	Ano	Ano	N/A
6 – Korunové (stabilizační) lano – výměna (v případě, že je trvale připevněno ke korunovému kruhu).	Ne	Ano	N/A
7 – Zástěrka/clona plamene (scoop) nebo nehořlavé ústí (skirt) – výměna nebo oprava (včetně uchycení).	Ano	Ano	N/A
B) HOŘÁK			
8 – Hořák – čištění a mazání.	Ano	Ano	N/A
9 – Piezozapalování – seřízení.	Ano	Ano	N/A
10 – Hořákové trysky – čištění a výměna.	Ano	Ano	N/A
11 – Rám hořáku (tlumící) – výměna nebo opětovná zástavba.	Ano	Ano	N/A
12 – Ventily hořáku – seřízení uzavíracího ventilu, které nevyžaduje speciální nářadí nebo zkušební vybavení.	Ano	Ano	N/A
C) KOŠ A GONDOLA			
13 – Ochranné krytí koše/gondoly – oprava nebo výměna.	Ano	Ano	Ano
14 – Ližiny (včetně kol) koše/gondoly – oprava nebo výměna.	Ano	Ano	Ano

AMC k Části-M účinné od: 19/12/2008

Příloha I k rozhodnutí č. 2008/013/R ze dne 12/12/2008

Oblast a úkol	Horkovzdušná vzducholoď	Horkovzdušný balón	Plynový balón
15 – Vnější lanová držadla – oprava.	Ano	Ano	Ano
16 – Výměna potahů sedadla – čalounění a bezpečnostní pásy.	Ano	Ano	Ano
D) PALIVOVÁ LÁHEV			
17 – Ventil kapaliny – výměna O-kroužků ve výstupním otvoru.	Ano	Ano	Ne
E) PŘÍSTROJE A VYBAVENÍ			
18 – Akumulátory – výměna v samostatných přístrojích a komunikačním vybavení.	Ano	Ano	Ano
19 – Komunikační, navigační zařízení, přístroje a/nebo vybavení – sejmutí a výměna samostatných komunikačních zařízení s rychle rozpojitelnými konektory připevněných na přední palubní desce.	Ano	Ano	Ano
F) MOTORY			
20 – Čištění a mazání, které nevyžaduje demontáž, kromě sejmutí nekonstrukčních položek, jako jsou krytky, kryty motoru a aerodynamické přechodové kryty.	Ano	N/A	N/A
21 – Kryt motoru – sejmutí a opětovná zástavba, která nevyžaduje sejmutí vrtule.	Ano	N/A	N/A
22 – Součástí palivových a olejových čističů a/nebo filtrů – sejmutí, čištění a/nebo výměna.	Ano	N/A	N/A
23 – Akumulátory – výměna a údržba akumulátorů (kromě údržby Ni-Cd akumulátorů).	Ano	N/A	N/A
24 – Kryt vrtulové hlavy (vrtulový kužel) – sejmutí a zástavba kvůli prohlídce.	Ano	N/A	N/A
25 – Pohonná jednotka – sejmutí a zástavba pohonné jednotky, včetně motoru a vrtule.	Ano	N/A	N/A
26 – Motor – snímače nečistot (kovových) – sejmutí, kontrola a opětovná zástavba.	Ano	N/A	N/A
27 – Zapalovací svíčky – sejmutí nebo zástavba a seřízení, včetně odstupu elektrod.	Ano	N/A	N/A
28 – Chladící kapalina – doplnění.	Ano	N/A	N/A
29 – Řízení motoru – menší seřízení neletových řídicí nebo řídicí pohonné jednotky, jejichž funkčnost není kritická pro jakoukoliv fázi letu.	Ano	N/A	N/A
30 – Přístroje motoru – sejmutí a výměna.	Ano	N/A	N/A
31 – Mazací olej – výměna nebo doplnění motorového oleje a kapaliny v převodovém ústrojí.	Ano	N/A	N/A
32 – Palivová vedení – výměna montovaných palivových vedení spojených samotěsnícími spojkami.	Ano	N/A	N/A
33 – Vzduchové filtry (jsou-li zastavěny) – sejmutí, čištění a výměna.	Ano	N/A	N/A

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Dodatek 4 k AMC M.A.604 Příručka organizace údržby

...

Část B – Popis

...

- Osvědčující personál

- Minimální kvalifikace a praxe
- Seznam oprávněného osvědčujícího personálu, rozsah jeho kvalifikace a odkaz na oprávnění personálu

...

Část C – Všeobecné postupy

- Kontrola organizace

...

- Výcvik

...

- Uzavírání smluv Uzavírání subdodavatelských smluv pro speciální služby

- Výběrová kritéria a řízení
- Charakter práce, na kterou je uzavřena dodavatelská subdodavatelská smlouva
- Seznam dodavatelů subdodavatelů
- Povaha/podstata smluv
- Určení odpovědností za osvědčování provedené práce

...

Část E – Dodatky

- Vzor všech používaných dokumentů
- Seznam sídel údržby
- Seznam organizací podle Části-145 nebo M.A. Hlavy F
- Seznam subdodávaných zvláštních služeb

...

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Dodatek 8 k AMC M.A.616

Toto je použitelné pouze pro organizace s méně než 10 členy personálu údržby. Pro větší organizace by měly být použity principy a postupy nezávislého systému jakosti.

V závislosti na složitosti malé organizace (počet a typ letadel, počet různých letadlových parků, subdodávání speciálních služeb, atd.) se může systém kontroly organizace měnit od systému, který využívá principy a postupy systému jakosti (kromě požadavku nezávislosti) až po zjednodušený systém přizpůsobený méně složité organizaci a řízeným letadlům.

Systém kontroly organizace by měl mít minimálně následující typické části, které by měly být popsány v Příručce organizace údržby (MOM):

a) určení osoby odpovědné za program kontroly organizace.

obvykle by touto osobou měl být odpovědný vedoucí, pokud nepřevéde tuto odpovědnost na osobu(y) podle bodu M.A.606(b) (jednu z nich).

b) určení osoby(osob) odpovědné(odpovědných) za provádění kontroly organizace a určení kvalifikačních kritérií pro ni(ně).

Tyto osoby by měly mít dokonalou znalost předpisů a postupů organizace údržby. Měly by mít také přehled v provádění auditů, získaný pomocí výcviku nebo praxe (nejlépe jako auditor, nebo také prostřednictvím možné aktivní účasti na několika auditech provedených příslušným úřadem).

c) Rozpracování programu kontroly organizace:

- seznam(y) kontrol, které pokrývají všechny položky nezbytné k tomu, aby bylo zajištěno, že organizace předala bezpečný výrobek a plní daný předpis. Všechny postupy popsané v MOM by měly být pokryty.
- plán provedení kontroly položek na seznamu kontrol. Každá položka by měla být kontrolována alespoň každých 12 měsíců. Organizace se může rozhodnout provést jednu úplnou roční kontrolu nebo několik dílčích kontrol.

d) Provedení kontroly organizace:

Každá položka seznamu kontrol by měla být řešena za použití vhodné kombinace:

- přezkoumání záznamů, dokumentace, atd.
- namátkových kontrol letadel, na jejichž údržbu je uzavřena smlouva nebo má být údržba provedena podle pracovní zakázky.
- dotazování zapojeného personálu.
- přezkoumání nesrovnalostí a interních hlášení o problémech (např. hlášené problémy při používání stávajících postupů a nářadí, soustavné odchylování od postupů, atd.).
- přezkoumání stížností/reklamací podaných zákazníkem po předání výrobku.

e) Řízení nálezů a hlášení událostí.

- všechny nálezy by měly být zaznamenány a oznámeny dotčeným osobám.
- všechny nálezy úrovně 1, ve smyslu bodu M.A.619(a), by měly být neprodleně oznámeny příslušnému úřadu a pro letadla v provozu by měla být neprodleně přijata veškerá nezbytná opatření.

- všechna hlášení událostí by měla být přezkoumána s cílem průběžného zlepšování systému pomocí určení možných nápravných a preventivních opatření. Toto přezkoumání by mělo být provedeno proto, aby se zjistily předchozí ukazatele (např. hlášené problémy při používání stávajících postupů a nářadí, soustavné odchylování od postupů, nebezpečné chování, atd.) a neuvažované varovné ukazatele, rozpoznané a vhodně řízené před událostí, které mohly vést k nechtěné události, které se má předejít.
- nápravná a preventivní opatření by měla být schválena osobou odpovědnou za program kontroly organizace a měla by být zavedena ve stanoveném časovém období.
- jakmile je osoba odpovědná za program kontroly organizace přesvědčena, že je nápravné opatření účinné, mělo by být zaznamenáno uzavření nálezu společně se shrnutím nápravného opatření.
- odpovědný vedoucí by měl být informován o významných nálezech a pravidelně o souhrnných výsledcích programu kontroly organizace.

Následuje typický příklad zjednodušeného seznamu kontrol pro kontrolu organizace, který má být dle potřeby přizpůsoben, aby pokryl postupy Příručky organizace údržby (MOM):

1. – Rozsah práce:

Zkontrolujte, zda:

- jsou všechna letadla a letadlové celky, pro které organizace provádí údržbu nebo je na jejich údržbu uzavřena smlouva, zapsány na Formuláři 3.
- rozsah práce v MOM není v rozporu s Formulářem 3.
- nebyla provedena žádná práce, která by byla mimo rozsah Formuláře 3 a MOM.

2. – Údaje pro údržbu

- Zkontrolujte, zda údaje pro údržbu pokrývají letadla uvedená v rozsahu práce v MOM a jsou platné a aktuální.
- Zkontrolujte, zda nedošlo ke změně údajů pro údržbu podle držitele Typového osvědčení (TC), aniž je to oznámeno.

3. – Vybavení a nářadí

- Zkontrolujte vybavení a nářadí oproti seznamu v MOM a zkontrolujte, zda stále odpovídají instrukcím držitele TC.
- Zkontrolujte správné cejchování nářadí (namátkově).

4. – Skladové prostory

- Splňují skladové prostory kritéria podle postupů MOM?
- Zkontrolujte namátkově u některých položek ve skladových prostorech přítomnost náležitých dokumentace u jakékoliv z položek s uplynulou provozní lhůtou.

5. – Osvědčování údržby

- Byla údržba výrobků a letadlových celků správně osvědčena?
- Bylo provedení modifikací/oprav uskutečněno s příslušným schválením takových modifikací/oprav? (namátková kontrola)

6. – Vztahy s vlastníky/provozovateli

- Byla údržba provedena na základě náležitých objednávek pracovních zakázek?
- Pokud byla podepsána smlouva s vlastníkem/provozovatelem, byly smluvní závazky respektovány každou ze stran?

7. – Personál

- Zkontrolujte, zda jsou stávající odpovědný vedoucí a ostatní jmenované osoby správně uvedeny ve schválené MOM.
- Jestliže se snížil počet personálu nebo došlo k nárůstu činností, zkontrolujte, zda je počet zaměstnanců dostatečný, aby se zajistila bezpečnost výrobku.
- Zkontrolujte, zda byla kvalifikace nového personálu (nebo personálu s novými funkcemi) vhodně posouzena.
- Zkontrolujte, zda personál absolvoval výcvik, je-li to nezbytné, který by pokrýval změny v(ve):
 - o předpisech;
 - o publikacích příslušného úřadu;
 - o MOM a souvisejících postupech;
 - o výrobcích v rozsahu práce;
 - o údajích pro údržbu (významné Příkazy k zachování letové způsobilosti, Servisní bulletiny, atd.)

8. – Smluvní údržba

- Namátková kontrola záznamů údržby:
 - o existence a přiměřenosti pracovní zakázky;
 - o údajů obdržených od organizace k údržbě:
 - platného Osvědčení o uvolnění do provozu (CRS), včetně jakékoliv odložené závady;
 - seznamu sejmutého a zastavěného vybavení a kopie souvisejícího Formuláře 1 nebo rovnocenného dokumentu.
- Vyžádejte si kopii platného Osvědčení o oprávnění (Formulář 3) smluvní organizace k údržbě.

9. – Subdodávaná údržba

- Zkontrolujte, zda jsou subdodavatelé speciálních služeb správně řízeni organizací.

10. – Technické záznamy a uchování záznamů

- Byly činnosti údržby správně zaznamenány?
- Byla osvědčení (Formulář 1 a Osvědčení o shodě) správně shromážděna a zaznamenána?

- Provedte namátkovou kontrolu technických záznamů, aby byla zajištěna úplnost a uchování během příslušných období.
- Je uchovávání digitalizovaných údajů řádně zabezpečeno?

11. – Postupy hlášení událostí

- Zkontrolujte, zda je hlášení prováděno správně.
- Opatření jsou přijatá a zaznamenána.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Dodatek 13 k AMC M.A.712(f)

Kontroly organizace mohou nahradit úplný systém jakosti v souladu s ustanoveními M.A.712(f) a AMC M.A.712(f) a jak je předepsáno ve Výkladu řízení zachování letové způsobilosti (CAME)

V závislosti na složitosti malé organizace (počet a typ letadel, počet různých letadlových parků, práva k provádění kontrol letové způsobilosti, atd.) se může systém kontroly organizace měnit od systému, který využívá principy a postupy systému jakosti (kromě požadavku nezávislosti) až po zjednodušený systém přizpůsobený méně složité organizaci a řízeným letadlům.

Systém kontroly organizace by měl mít minimálně následující typické části, které by měly být popsány v CAME:

a) Určení osoby odpovědné za program kontroly organizace.

Obvykle by touto osobou měl být odpovědný vedoucí, pokud nepřevéde tuto odpovědnost na osobu(y) podle bodu M.A.706(c) (jednu z nich).

b) Určení osoby(osob) odpovědné(odpovědných) za provádění kontroly organizace a určení kvalifikačních kritérií pro ni(ně).

Tyto osoby by měl mít dokonalou znalost předpisů a postupů organizace k řízení zachování letové způsobilosti (CAMO). Měly by mít také přehled v provádění auditů, získaný pomocí výcviku nebo praxe (nejlépe jako auditor, nebo také prostřednictvím možné aktivní účasti na několika auditech provedených příslušným úřadem).

c) Rozpracování programu kontroly organizace:

- Seznam(y) kontrol, které pokrývají všechny položky nezbytné k tomu, aby bylo zajištěno, že organizace předala bezpečný výrobek a plní daný předpis. Všechny postupy popsané v CAME by měly být pokryty.
- Plán provedení kontroly položek na seznamu kontrol. Každá položka by měla být kontrolována alespoň každých 12 měsíců. Organizace se může rozhodnout provést jednu úplnou roční kontrolu nebo několik dílčích kontrol.

d) Provedení kontroly organizace:

Každá položka seznamu kontrol by měla být řešena za použití vhodné kombinace:

- Přezkoumání záznamů, dokumentace, atd.
- Namátkových kontrol letadel, na jejichž řízení je uzavřena smlouva.
- Dotazování zapojeného personálu.
- Přezkoumání nesrovnalostí a interních hlášení o problémech (např. hlášené problémy při používání stávajících postupů a nářadí, soustavné odchylování od postupů, atd.).
- Přezkoumání stížností/reklamací podaných zákazníkem.

e) Řízení nálezů a hlášení událostí.

- Všechny nálezy by měly být zaznamenány a oznámeny dotčeným osobám.
- Všechny nálezy úrovně 1, ve smyslu bodu M.A.716(a), by měly být neprodleně oznámeny příslušnému úřadu a pro letadla v provozu by měla být neprodleně přijata veškerá nezbytná opatření.

- Všechna hlášení událostí by měla být přezkoumána s cílem průběžného zlepšování systému pomocí určení možných nápravných a preventivních opatření. Toto přezkoumání by mělo být provedeno proto, aby se zjistily předchozí ukazatele (např. hlášené problémy při používání stávajících postupů a nářadí, soustavné odchylování od postupů, nebezpečné chování, atd.) a neuvažované varovné ukazatele, rozpoznané a vhodně řízené před událostí, které mohly vést k nechtěné události, které se má předejít.
- Nápravná a preventivní opatření by měla být schválena osobou odpovědnou za program kontroly organizace a měla by být zavedena ve stanoveném časovém období.
- Jakmile je osoba odpovědná za program kontroly organizace přesvědčena, že je nápravné opatření účinné, mělo by být zaznamenáno uzavření nálezu společně se shrnutím nápravného opatření.
- Odpovědný vedoucí by měl být informován o významných nálezech a pravidelně o souhrnných výsledcích programu kontroly organizace.

Následuje typický příklad zjednodušeného seznamu kontrol pro kontrolu organizace, který má být dle potřeby přizpůsoben, aby pokryl postupy Organizace k řízení zachování letové způsobilosti (CAMO):

1. – Rozsah práce

- Všechna letadla, na jejichž řízení letové způsobilosti byla uzavřena smlouva, jsou zapsána na Formuláři 14.
- Rozsah práce v CAME není v rozporu s Formulářem 14.
- Nebyla provedena žádná práce, která by byla mimo rozsah Formuláře 14 a CAME.
- Je důvod, aby organizace zachovávala v rozsahu oprávnění typy letadel, které již nejsou řízeny v rámci smluvních závazků?

2. – Stav letové způsobilosti letadlového parku

- Vykazuje stav letové způsobilosti (Příkaz k zachování letové způsobilosti, program údržby, letadlové celky s omezenou provozní lhůtou, odložená údržba, platnost ARC) nějaké položky s uplynulou lhůtou? Jestliže ano, jsou letadla vyřazena z provozu?

3. – Program údržby letadla

- Zkontrolujte, zda byly (nebo budou) všechny revize Instrukcí pro letovou způsobilost vydané držitelem TC/STC, od poslední revize, zapracovány v programu údržby, pokud není příslušným úřadem schváleno jinak.
- Byl program údržby upraven s ohledem na veškeré modifikace a opravy, které mají na program údržby vliv?
- Byly všechny změny programu údržby schváleny na správné úrovni (příslušný úřad nebo nepřímé schválení)?
- Odráží stav vyhovění programu údržby poslední schválený program údržby?
- Byly odchylky a tolerance při používání programu údržby vhodně řízeny a schváleny?

4. – Příkazy k zachování letové způsobilosti (a další závazná opatření vydaná příslušným úřadem)

- Byly všechny Příkazy k zachování letové způsobilosti (ADs) vydané od poslední kontroly zapracovány do stavu ADs?
- Odráží stav AD správně obsah AD: použitelnost, datum vyhovění, pravidelnost? (namátková kontrola ADs)

5. – Modifikace/opravy

- Jsou všechny modifikace/opravy uvedené v odpovídajícím stavu schválené v souladu s M.A.304? (namátková kontrola modifikací/oprav).
- Byly všechny modifikace/opravy provedené od poslední kontroly začleněny do odpovídajícího stavu? (namátková kontrola technických deníků letadel/letadlových celků).

6. – Vztahy s vlastníky/provozovateli

- Byla smlouva, která pokrývá všechna letadla jejichž letová způsobilost je řízena CAMO, podepsána s každým externím vlastníkem/provozovatelem?
- Plnili vlastníci/provozovatelé, s nimiž je uzavřena smlouva, své povinnosti vyplývající ze smlouvy? Je-li to vhodné, zkontrolujte zda:
 - Jsou správně prováděny předletové prohlídky? (dotazování pilotů)
 - Je správně používán technický deník nebo rovnocenný dokument (záznam letových hodin/cyklů, hlášení závad pilotovi, určení následné údržby, atd.)?
 - Byly lety prováděny se zpožděnou údržbou nebo se závadami, které nebyly řádně odstraněny nebo odloženy? (namátková kontrola záznamů letadel)
 - Byla údržba prováděna bez oznámení organizaci CAMO? (namátková kontrola záznamů letadel, dotazování vlastníka/provozovatele)

7. – Personál

- Zkontrolujte, zda jsou stávající odpovědní vedoucí a ostatní jmenované osoby správně uvedené ve schváleném CAME.
- Jestliže se snížil počet personálu nebo došlo k nárůstu činností, zkontrolujte, zda je počet zaměstnanců dostatečný.
- Zkontrolujte, zda byla kvalifikace nového personálu (nebo personálu s novými funkcemi) vhodně posouzena.
- Zkontrolujte, zda personál absolvoval výcvik, je-li to nezbytné, který by pokrýval změny v(ve):
 - předpisech;
 - publikacích příslušného úřadu;
 - CAME a souvisejících postupech;
 - výrobcích v rozsahu práce;

- o údajích pro údržbu (významné Příkazy k zachování letové způsobilosti, Servisní bulletiny, změny Instrukcí pro zachování letové způsobilosti, atd.)

8. – Smluvní údržba

- Namátková kontrola záznamů údržby:
 - o existence a přiměřenosti pracovní zakázky;
 - o údajů obdržených od organizace k údržbě:
 - Platného Osvědčení o uvolnění do provozu (CRS), včetně jakékoliv odložené závady;
 - Seznamu sejmutého a zastavěného vybavení a kopie souvisejícího Formuláře 1 nebo rovnocenného dokumentu.
- Získejte kopii platného Osvědčení o oprávnění (Formulář 3) smluvní organizace k údržbě.

9. – Technické záznamy a uchovávání záznamů

- Byla osvědčení (Formulář 1 a Osvědčení o shodě) správně shromážděna a zaznamenána?
- Provedte namátkovou kontrolu technických záznamů, aby byla zajištěna úplnost a uchování během příslušných období.
- Je uchovávání digitalizovaných údajů řádně zabezpečeno?

10. – Postupy hlášení událostí

- Zkontrolujte, zda je hlášení prováděno správně.
- Opatření jsou přijata a zaznamenána.

11. – Kontrola letové způsobilosti

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO