

## ***Evropská agentura pro bezpečnost letectví***

---

**ROZHODNUTÍ č. 2012/004/R  
VÝKONNÉHO ŘEDITELE AGENTURY**

**ze dne 19. dubna 2012**

**kterým se mění Přílohy I, II, IV, V, VI, VII a VIII k rozhodnutí č. 2003/19/RM výkonného ředitele Evropské agentury pro bezpečnost letectví ze dne 28. listopadu 2003 o přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu k nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů**

***„Lhůty pro prokázání vyhovění požadavkům na znalosti a praxi“,  
„Práva vyplývající z průkazů způsobilosti k údržbě letadel kategorie B1 a B2, typové kvalifikace  
a kvalifikace skupin a výcvik pro získání typové kvalifikace“,***

***a***

***„Průkaz způsobilosti k údržbě nesložitých letadel“***

## STRUČNÉ SHRNUÍ

Dne 16. listopadu 2011 bylo v Úředním věstníku EU vyhlášeno nařízení (EU) č. 1149/2011, kterým se mění nařízení (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003.

Toto nařízení přijímá pravidla pro bezpečnost letectví týkající se prokazování způsobilosti personálu údržby letadel, obsažené především v Příloze III (Část-66) nařízení, z těchto dvou důvodů:

1. na jedné straně – vylepšit požadavky na stávající průkazy způsobilosti pro údržbu letadel (kategorie A, B1, B2 a C) prostřednictvím aktualizace ustanovení souvisejících s právy, kvalifikacemi, výcvikem, zkoušením, odbornými znalostmi a praxí;
2. na straně druhé – zmírnit požadavky související s letadly menší složitosti zavedením nové kategorie průkazu způsobilosti (kategorie B3 určená pro letouny s pístovým motorem bez přetlakové kabiny s maximální vzletovou hmotností (MTOM) 2 000 kg a nižší), v souladu se zprávou přijatou 11. ledna 2008 *Communication COM (2007) 869 „Agenda for a sustainable future in general aviation“*.

Toto nařízení, které kompletně nahradilo Přílohu III (Část-66) nařízení (ES) č. 2042/2003, vstoupilo v platnost 17. listopadu 2011, ale použije se pouze v základních aspektech až do 1. srpna 2012, aby bylo zainteresovaným stranám a příslušným úřadům umožněno se těmto změnám přizpůsobit.

Cílem tohoto rozhodnutí je popsat přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) nezbytný k doplnění tohoto nového nařízení (EU) č. 1149/2011.

Na závěr je rovněž důležité poznamenat, že v zájmu zainteresovaných stran a příslušných úřadů, bylo toto rozhodnutí vydáno jako plně konsolidované znění AMC/GM příslušných k Příloze III (Část-66) a Příloze IV (Část-147) nařízení (ES) č. 2042/2003.

## 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/ES<sup>1</sup> (dále jen „základní nařízení“), a zejména na jeho články 18(c), 38(3)(a) a (e),

s ohledem na nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů<sup>2</sup>,

### VZHLEDEM K TĚMTO DŮVODŮM:

- (1) Dne 16. listopadu 2011 bylo v Úředním věstníku EU vyhlášeno nařízení (EU) č. 1149/2011, které zavádí změny nařízení (ES) č. 2042/2003 v následujících oblastech:
  - Lhůty pro prokázání vyhovění požadavkům na znalosti a praxi;
  - Práva vyplývající z průkazů způsobilosti k údržbě letadel kategorie B1 a B2, typové kvalifikace a kvalifikace skupin a výcvik pro získání typové kvalifikace;
  - Průkaz způsobilosti k údržbě nesložitéch letadel.
- (2) Agentura vydává, v souladu s článkem 18 základního nařízení, certifikační specifikace, včetně předpisů letové způsobilosti a přijatelných způsobů průkazu, jakož i poradenský materiál pro uplatňování základního nařízení a jeho prováděcích pravidel.
- (3) Je nezbytné podpořit výše uvedené změny zavedené nařízením (EU) č. 1149/2011.
- (4) Agentura, v souladu s článkem 52(1)(c) základního nařízení a články 5(3) a 6 postupu pro předpisovou činnost<sup>3</sup>, široce konzultovala zúčastněné strany ohledně záležitostí, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí, a následně poskytla písemnou reakci na obdržené připomínky<sup>4</sup>.

### ROZHODL TAKTO:

#### *Článek 1*

Přílohy I, II, IV, V, VI a VIII k rozhodnutí č. 2003/19/RM výkonného ředitele Evropské agentury pro bezpečnost letectví ze dne 28. listopadu 2003 o přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu k nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů se tímto mění v souladu s Přílohou k tomuto rozhodnutí.

<sup>1</sup> Úř. věst. L 79, 19.03.2008, s. 1. Nařízení naposledy změněné nařízením (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009 (Úř. věst. L 309, 24.11.2009, s. 51).

<sup>2</sup> Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1. Nařízení naposledy změněné nařízením (EU) č. 1149/2011 ze dne 21. října 2011 (Úř. věst. L 298, 16.11.2011, s. 1).

<sup>3</sup> Rozhodnutí správní rady týkající se postupu použitého Agenturou pro vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu (postup pro předpisovou činnost), EASA MB/08/07, 13.06.2007.

<sup>4</sup> Viz NPA 2007-02 & CRD 2007-02, NPA 2007-07 & CRD 2007-07 a NPA 2008-03 & CRD 2008-03 dostupné na stránkách archivu předpisové činnosti EASA: <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>

*Článek 2*

Toto rozhodnutí bude zveřejněno v Úřední publikaci Agentury a vstoupí v platnost dne 1. srpna 2012.

V Kolíně nad Rýnem dne 19. dubna 2012

P. GOUDOU

**Příloha k rozhodnutí č. 2012/004/R**

Přílohy I, II, IV, V, VI, VII a VIII k 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. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů“ se tímto mění následovně:

Text změn je upraven tak, aby bylo patrné zrušení textu nebo vložení nového textu nebo odstavce, jak je uvedeno níže:

1. Text, který má být zrušen, je přeškrtnut: ~~zrušený~~
2. Nový text, který má být vložen, je zvýrazněn šedě: nový
3. ... znamená, že zbývající předcházející text nebo text následující po uvedené změně zůstává beze změn.

**A. Rozhodnutí č. 2003/19/RM, Příloha I (AMC k Části-M) se tímto mění následovně:**

Bod AMC M.A.603(a) se mění následovně:

**AMC M.A.603(a)      Rozsah oprávnění**

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

TŘÍDA	KVALIFIKACE	KAPITOLY ATA
	...	
	C5 Elektrické zdroje a osvětlení	24 – 33 – 85
	...	

Bod AMC M.A.707(a), odstavec 4 se nahrazuje následovně:

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

...

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

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

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

...

**B. Rozhodnutí č. 2003/19/RM, Příloha II (AMC k Části-145) se tímto mění následovně:**

Vkládá se následující nový bod AMC 145.1:

**AMC 145.1**

Příslušným úřadem může být ministerstvo, vnitrostátní letecký úřad, nebo jakýkoliv letecký orgán jmenovaný členským státem a se sídlem v tomto členském státě. Členský stát může jmenovat více než jeden příslušný úřad, aby pokryl různé oblasti odpovědnosti, pokud rozhodnutí o jmenování obsahuje seznam kompetencí každého úřadu a pro každou danou oblast odpovědnosti existuje pouze jeden odpovědný příslušný úřad.

Bod AMC 145.A.20 se mění následovně:

**AMC 145.A.20 Podmínky oprávnění**

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

TŘÍDA	KVALIFIKACE	KAPITOLY ATA
	...	
	C5 Elektrické zdroje a osvětlení	24 – 33 – 85
	...	

Bod AMC 145.A.30(d) se mění následovně:

**AMC 145.A.30(d) Požadavky na personál**

...

2. Plán normohodin pro údržbu by měl vzít v úvahu jakoukoliv údržbu veškeré činnosti údržby prováděné prováděnou na letadlech/letadlových celcích ze země mimo území členského státu a též by měl vzít v úvahu veškerou práci prováděnou mimo rozsah oprávnění podle Části-145.

Při tvorbě plánu normohodin by měla být vzata do úvahy plánovaná absence (z důvodu výcviku, dovolené apod.).

...

Bod AMC 145.A.30(g) se mění následovně:

**AMC 145.A.30(g) Požadavky na personál**

1. Pro účely kategorie A personálu dle bodů 66.A.20(a)(1) a 66.A.20(a)(3)(ii) „malá plánovaná traťová údržba“ znamená jakoukoliv malou plánovanou prohlídku/kontrolu, a to včetně týdenní prohlídky stanovené v programu schválené údržby letadel provozovatele. Pro programy údržby letadel, které týdenní prohlídku nestanovují, určí příslušný úřad nejvýznamnější prohlídku, která je považována jako rovnocenná s prohlídkou týdenní.

2. Typické úkoly povolené provádět po příslušném zácviku u kategorie A personálu dle bodů 66.A.20(a)(1) a 66.A.20(a)(3)(ii) pro účely kategorie A vydávající tohoto personálu vydávajícího Osvědčení o uvolnění letadel do provozu podle bodu 145.A.50 jako součást malé plánované traťové údržby nebo odstraňování jednoduchých závad, jsou obsaženy v následujícím seznamu:

...  
m) ...

- n) Výměna celků systému pro zábavu za letu kromě palubního rozhlasu jiných než palubní rozhlas.
- o) ...
- p) ...
- q) Prohlídka a odstranění zbytků kapaliny pro odmrazování nebo ochranu proti námraze včetně sejmutí/uzavření panelů, krytů nebo krytek nebo použití speciálního náradí.
- r) Výměna jakýchkoli letadlových celků tak, jak je schváleno příslušným úřadem pro jednotlivý typ letadla pouze tam, kde je to schváleno jako jednoduchý úkol. Jakýkoliv jiný úkol, který je pro konkrétní typ letadla příslušným úřadem schválen jako jednoduchý úkol. To může zahrnovat odložení závad, pokud jsou splněny všechny následující podmínky:
- Není potřeba zjišťovat a odstraňovat závadu; a
  - Úkol je v MEL; a
  - Činnost údržby požadovaná MEL je příslušným úřadem schválena jako jednoduchá.

V konkrétních případech vrtulníků, navíc k položkám uvedeným výše, následující:

- s) sejmutí a zástavba jednoduchého vnitřního lékařského vybavení pro vrtulníkovou leteckou záchrannou službu (HEMS).
- t) sejmutí a zástavba prostředků pro vnější náklad (tj. vnější hák, zrcátka) jiných než jeřáb.
- u) sejmutí a zástavba vnějších kamer a pátracích světel s rychlospojným upevněním.
- v) sejmutí a zástavba nouzových plovacích vaků, kromě lahví.
- w) sejmutí a zástavba vnějších dveří s rychlospojným upevněním.
- x) sejmutí a zástavba podložek do sněhu/botek ližin/ochranných podložek proti propadání.

**POZNÁMKA:** Tento seznam bude periodicky aktualizován z hlediska pokračujících zkušeností a technologických změn.

Součástí schválených činností údržby by neměl být žádný úkol vyžadující zjišťování a odstraňování závad. Uvolnění do provozu po opravě odložené závady by mělo být povoleno, pokud je úkol uveden výše.

3. Požadavek mít v případě traťové údržby letadel předepsaný osvědčující personál s kvalifikací kategorie B1, B2, popřípadě B3 neznamená, že organizace musí mít personál kategorie B1, B2 a B3 v každé stanici traťové údržby. MOE by měl obsahovat postup, jak řešit závady vyžadující osvědčující personál kategorie B1, B2 nebo B3.
4. Příslušný úřad může přijmout, že organizace má v případě traťové údržby letadla pouze osvědčující personál kategorie B1, B2 nebo popřípadě B3 pod podmínkou, že je příslušný úřad přesvědčen, že rozsah prací, jak je stanoven ve Výkladu organizace údržby, nevyžaduje dostupnost osvědčujícího personálu všech kategorií B1, B2 a B3. Zvláštní pozornost by měla být věnována jasnému omezení rozsahu plánované a neplánované traťové údržby (opravám závad) pouze na ty úkoly, které mohou být osvědčeny dostupným osvědčujícím personálem dané kategorie.

Bod AMC 145.A.30(h)(1) je nahrazen a přejmenován následovně:

#### **AMC 145.A.30(h) Požadavky na personál**

V souladu s body 145.A.30(h) a 145.A.35 jsou požadavky pro kvalifikaci (základní průkaz způsobilosti, kvalifikace pro daný typ letadla, současná praxe a pokračovací výcvik) jak pro osvědčující, tak pro podpůrný personál stejné. Jediným rozdílem je, že podpůrný personál nemůže být držitelem práv k osvědčování ve chvíli, kdy vykonává tuto funkci, protože během údržby na technické základně bude uvolnění do provozu vydáváno osvědčujícím personálem kategorie C.



Přesto může organizace využívat jako podpůrný personál (pro údržbu na technické základně) osoby, které jsou už držitelé práv k osvědčování pro traťovou údržbu.

Bod AMC 145.A.30(j)(4) se mění následovně:

#### **AMC 145.A.30(j)(4) Požadavky na personál**

...

- 2.(ii) Držitelé platného průkazu způsobilosti palubního inženýra podle JAR FCL nebo rovnocenného národního průkazu přijatelného pro příslušný úřad na určitý typ letadla mohou při vykonávání povinností palubního inženýra využívat tohoto práva omezeného oprávnění k osvědčování.

Kromě odstavce 2(i)(a) až (e) jsou jiné typické malé úkoly údržby nebo jednoduché úkoly týkající se odstraňování závad, které mohou být prováděny, zahrnuty do následujícího seznamu:

...

- i) Výměna celků systému pro zábavu za letu ~~kromě palubního rozhlasu~~ jiných než palubní rozhlas.

...

- l) ~~Jakýkoliv jiný jednoduchý úkol, pokud je příslušným úřadem schválen pro konkrétní typ letadla pouze tam, kde je odsouhlaseno, že tento úkol je jednoduchý.~~ Jakýkoliv jiný úkol, který je pro konkrétní typ letadla příslušným úřadem odsouhlasen jako jednoduchý úkol.

Bod AMC 145.A.35(a) se nahrazuje následovně:

#### **AMC 145.A.35(a) Osvědčující personál a podpůrný personál**

1. Být držitelem průkazu způsobilosti podle Části-66 s příslušnou typovou kvalifikací/kvalifikací skupin, nebo národní kvalifikace v případě letadlových celků samo o sobě neznamená, že je držitel kvalifikován, aby byl oprávněn jako osvědčující a/nebo podpůrný personál. Organizace je odpovědná za posouzení odborné způsobilosti držitele v rozsahu údržby, pro kterou má být oprávněn.

2. Věta „organizace musí zajistit, aby osvědčující personál a podpůrný personál měl patřičnou znalost dotyčných letadel a/nebo letadlových celků, které mají být udržovány, včetně souvisejících postupů organizace“ znamená, že osoba obdržela výcvik a byla úspěšně posouzena, co se týče:

- typu letadla nebo letadlového celku;
- rozdílů v:
  - o konkrétním modelu/variantě;
  - o v konkrétní konfiguraci.

Organizace by měla konkrétně zajistit, že odborná způsobilost jednotlivce byla určena s ohledem na:

- příslušné znalosti, dovednosti a praxi v souvislosti s typem a konfigurací výrobku, který má být udržován, berouc v úvahu rozdíly mezi standardním výcvikem pro typovou kvalifikaci letadla, který osoba získala, a konkrétní konfigurací letadla, které má být udržováno.
- vhodný postoj, co se týče bezpečnosti a sledování postupů.
- znalosti souvisejících postupů organizace a postupů provozovatele (tj. manipulace a určování letadlových celků, použití MEL, použití technického deníku, nezávislé kontroly, atd.).

3. Některé zvláštní úkoly údržby mohou vyžadovat dodatečný specifický výcvik a praxi, zahrnující (kromě jiného):

- podrobné zjišťování a odstraňování závad;
- velmi specifické nastavení nebo zkušební postupy;
- seřízení;
- motorovou zkoušku, spouštění a ovládání motoru, kontrolu výkonových charakteristik motoru, normální a nouzový chod motoru, související bezpečnostní opatření a postupy;
- rozsáhlou prohlídku a opravu konstrukce/systému;
- jinou specializovanou údržbu požadovanou programem údržby.

Pro výcvik motorové zkoušky by měly být využity simulátory a/nebo skutečné letadlo.

4. Uspokojivé posouzení odborné způsobilosti by mělo být provedeno v souladu s postupem schváleným příslušným úřadem (bod 3.4 výkladu MOE, jak je popsán v AMC 145.A.70(a)).
5. Organizace by měla uchovávat kopie všech dokumentů dosvědčujících odbornou způsobilost a nedávnou praxi po dobu uvedenou v bodě 145.A.35(j).

Další informace jsou uvedeny v AMC 66.A.20(b)3.

V bodě AMC 145.A.35(b) se mění název následovně:

**AMC 145.A.35(b) Osvědčující personál a podpůrný personál ~~kategorií B1 a B2~~**

...

Vkládá se následující nový bod AMC 145.A.35(c):

**AMC 145.A.35(c) Osvědčující personál a podpůrný personál**

*Pro výklad slov „po dobu šesti měsíců do skutečné praxe v údržbě letadel v období kterýchkoliv po sobě následujících dvou let“ se použijí ustanovení AMC 66.A.20(b)2.*

V bodech AMC 145.A.35(d), (e) a (f) se název mění následovně:

**AMC 145.A.35(d) Osvědčující personál a podpůrný personál ~~kategorií B1 a B2~~**

...

**AMC 145.A.35(e) Osvědčující personál a podpůrný personál ~~kategorií B1 a B2~~**

...

**AMC 145.A.35(f) Osvědčující personál a podpůrný personál ~~kategorií B1 a B2~~**

...

Bod AMC 145.A.35(j) se mění následovně:

**AMC 145.A.35(j) Osvědčující personál a podpůrný personál ~~kategorií B1 a B2~~**

1. O každé osobě osvědčujícího personálu a podpůrného personálu ~~osvědčující osobě nebo osobě podpůrného personálu kategorií B1 a B2~~ by měl být veden záznam obsahující tyto minimální informace:

...

Vkládá se následující nový bod AMC 145.A.35(n):

**AMC 145.A.35(n) Osvědčující personál a podpůrný personál**

1. Je odpovědností organizace podle Části-145 vydávající oprávnění pro osvědčující personál kategorie A, aby zajistila, že zácvik získaný dotyčnou osobou pokrývá všechny úkoly, pro které má být oprávněna. To je zvláště důležité v těch případech, kdy byl zácvik poskytnut organizací podle Části-147 nebo organizací podle Části-145 jinou, než která vydává oprávnění.
2. „Odpovídajícím způsobem oprávněnou podle přílohy IV (Část-147)“ se míní organizace, která je držitelem oprávnění poskytovat zácvik kategorie A pro odpovídající typ letadla.
3. „Odpovídajícím způsobem oprávněnou podle přílohy II (Část-145)“ se míní organizace, která je držitelem oprávnění organizace k údržbě pro odpovídající typ letadla.

Vkládá se následující nový bod AMC 145.A.35(o):

**AMC 145.A.35(o) Osvědčující personál a podpůrný personál**

1. Právo držitele průkazu způsobilosti kategorie B2 uvolňovat do provozu po malé plánované traťové údržbě a odstranění jednoduché závady v souladu s bodem 66.A.20(a)(3)(ii) může být uděleno pouze organizací oprávněnou podle Části-145, ve které je držitel v pracovním poměru/má uzavřenu pracovní smluvnu po splnění všech požadavků určených v bodě 145.A.35(o). Toto právo nemůže být přeneseno na jinou organizací oprávněnou podle Části-145.
2. Pokud už má držitel průkazu způsobilosti kategorie B2 oprávnění osvědčujícího personálu zahrnující malou plánovanou traťovou údržbu a odstraňování jednoduchých závad pro konkrétní typ letadla, mohou být nové úkoly související s kategorií A k tomuto typu přidány bez toho, aby byla vyžadována další 6měsíční praxe. Avšak pro tyto dodatečné úkoly je i nadále požadován zácvik (teoretický plus praktické vyzkoušení) a zkouška/vyhodnocení.
3. Pokud je záměrem oprávnění osvědčujícího personálu pokrýt několik typů letadla, může být praxe kombinována v rámci jediného 6měsíčního období.  
  
Pro doplnění dalších nových typů do oprávnění osvědčujícího personálu by mělo být požadováno dalších 6 měsíců, pokud není letadlo považováno podle AMC 66.A.20(b)2 za podobné tomu, jehož držitelem již je.
4. Výraz „šestiměsíční praxe“ může zahrnovat zaměstnání na plný nebo částečný úvazek. Důležitým aspektem je, že osoba byla po dobu 6 měsíců (ne nezbytně každodenně) zapojena do těch úkolů, které jsou součástí oprávnění.

Bod AMC 145.A.70(a) se mění následovně:

**AMC 145.A.70(a) Výklad organizace údržby**

...

**ČÁST 1 VEDENÍ**

...

**1.6 Seznam osvědčujícího personálu a podpůrného personálu kategorie B1 a B2**

...

**ČÁST 3 POSTUPY SYSTÉMU JAKOSTI**

...

3.4 Postupy ověřování kvalifikace a výcviku osvědčujícího personálu a podpůrného personálu ~~kat~~ **kat** ~~gorie B1 a B2~~

3.5 Záznamy o osvědčujícím personálu a podpůrném personálu ~~kat~~ **kat** ~~gorie B1 a B2~~

...

3.15 Postupy výcviku pro zcvik na pracovišti podle oddílu 6 Dodatku III k Části-66 (omezeno na případ, kdy je příslušný úřad pro oprávnění podle Části-145 a průkaz způsobilosti podle Části-66 totožný).

3.16 Postup pro vydání doporučení příslušnému úřadu pro vydání průkazu způsobilosti podle Části-66 v souladu s bodem 66.B.105 (omezeno na případ, kdy je příslušný úřad pro oprávnění podle Části-145 a průkaz způsobilosti podle Části-66 totožný).

...

Dodatek II k AMC 145.B.20(5): Formulář 6 EASA se ve své části „Část 2: Kontrolní audit vyhovění požadavkům Části-145“ mění následovně:

...

145.A.35 Osvědčující personál a podpůrný personál ~~kat~~ **kat** ~~gorie B1 a B2~~

...

Dodatek II k AMC 145.B.20(5): Formulář 6 EASA se ve své části „Část 3: Vyhovění bodu 145.A.70 Výklad organizace údržby“ mění následovně:

...

3.15 Postupy výcviku pro zcvik na pracovišti podle oddílu 6 Dodatku III k Části-66 (omezeno na případ, kdy je příslušný úřad pro oprávnění podle Části-145 a průkaz způsobilosti podle Části-66 totožný).

3.16 Postup pro vydání doporučení příslušnému úřadu pro vydání průkazu způsobilosti podle Části-66 v souladu s bodem 66.B.105 (omezeno na případ, kdy je příslušný úřad pro oprávnění podle Části-145 a průkaz způsobilosti podle Části-66 totožný).

...

- C. **Rozhodnutí č. 2003/19/RM, Přílohy IV (AMC k Části-66) a V (GM k Části-66) se tímto nahrazují následující novou Přílohou IV (AMC/GM k Části-66):**

## **Příloha IV**

### **Přijatelné způsoby průkazu / Poradenský materiál k Části-66**

#### **AMC 66.1(a)**

Příslušným úřadem může být ministerstvo, vnitrostátní letecký úřad, nebo jakýkoliv letecký orgán jmenovaný členským státem a se sídlem v tomto členském státě. Členský stát může jmenovat více než jeden příslušný úřad, aby pokryl různé oblasti odpovědnosti, pokud rozhodnutí o jmenování obsahuje seznam kompetencí každého úřadu a pro každou danou oblast odpovědnosti existuje pouze jeden odpovědný příslušný úřad.

Smyslem bodu 66.1(a)2 je umožnit osobě, která je již držitelem průkazu způsobilosti podle Části-66 vydané jedním členským státem (tj. členský stát X), nahradit ho průkazem způsobilosti podle Části-66 vydaným jiným členským státem (tj. členský stát Y). Může to být užitečné například v případě, kdy osoba, která je držitelem průkazu způsobilosti „členského státu X“ buduje svou kariéru v organizaci k údržbě se sídlem v „členském státě Y“. V tomto případě může tato osoba potřebovat zapsat nové typové kvalifikace na základě kurzů přímo schválených příslušným úřadem „členského státu Y“ nebo může potřebovat zapsat nové (pod)kategorie průkazu způsobilosti na základě zkoušek provedených příslušným úřadem „členského státu Y“.

## **ODDÍL A**

### **TECHNICKÉ POŽADAVKY**

#### **GM 66.A.3                      Kategorie průkazů způsobilosti**

Individuální průkaz způsobilosti k údržbě letadel nemusí být omezen na jedinou kategorii. Jakoukoliv kombinaci kategorií je možné udělit za předpokladu, že je splněn každý požadavek pro kvalifikaci.

#### **AMC 66.A.10                      Žádost**

1. Praxe v údržbě by měla být popsána takovým způsobem, aby čtenář logicky pochopil kde, kdy a jaká údržba utváří praxi. Popis jednotlivých úkolů není nutný, ale stejně tak není přijatelné neurčité prohlášení „splněna x-letá praxe v údržbě“. Je žádoucí deník o praxi v údržbě a některé příslušné úřady mohou vedení takového deníku vyžadovat. Odkaz ve formuláři 19 EASA na jiné dokumenty obsahující informace o praxi v údržbě je přijatelný.
2. Žadatelé, kteří vykazují maximální zkrácení celkové praxe podle bodu 66.A.30(a) na základě úspěšného dokončení základního výcviku schváleného podle bodu 147.A.200, by měli předložit osvědčení o uznání schváleného základního výcviku podle Části-147.
3. Žadatelé, kteří požadují zkrácení celkové praxe podle bodu 66.A.30(a) na základě úspěšně dokončeného technického výcviku v organizaci nebo ústavu, uznaném příslušným úřadem jako oprávněná organizace nebo ústav, by měli předložit odpovídající osvědčení o úspěšném dokončení výcviku.

#### **GM 66.A.20(a)                      Práva**

1. Platí následující definice:

**Elektrický systém** znamená zdroj elektrické energie letadla plus systém rozvodu k různým součástem v letadle a související konektory. Tato definice zahrnuje rovněž systémy osvětlení. Práva pro práci na kabelech a konektorech, které jsou součástí těchto elektrických systémů, zahrnují následující typické postupy:

- Techniky a zkoušení continuity, izolování a spojování;
- Krimpování a zkoušení krimpovaných spojů;
- Odstranění a vsazení kolíku konektoru;
- Metody ochrany elektroinstalace.

**Systém avioniky** znamená systém letadla, který přenáší, zpracovává, zobrazuje nebo uchovává analogová nebo digitální data, s použitím datových linek, datových sběrnic, koaxiálních kabelů, bezdrátového nebo jiného přenosového média dat, a zahrnuje součásti a konektory systému. Příklady systémů avioniky zahrnují následující:

- Autopilot;
- Komunikace, radar a navigace;
- Přístroje (viz POZNÁMKA níže);
- Systémy pro zábavu za letu;
- Integrovaná modulární avionika (IMA);
- Palubní systémy údržby;
- Informační systémy;
- Systémy aktivního řízení (fly-by-wire) (týkající se ATA27 „Řízení letu“);
- Řídicí systémy využívající vláknové optiky (Fibre Optic Control Systems).

#### POZNÁMKA:

Přístroje jsou oficiálně zahrnuty v právech držitelů průkazů způsobilosti kategorie B2. Nicméně údržba elektromechanických a pitot-statických součástí může být rovněž uvolněna držitelem průkazu způsobilosti kategorie B1.

**Jednoduchá zkouška** znamená zkoušku popsanou ve schválených údajích pro údržbu a splňující následující kritéria:

- Provozní schopnost systému může být ověřena použitím ovládacích prvků letadla, spínačů, vestavěného zkušebního zařízení (BITE), počítače centrálního systému údržby (CMC) nebo externího zkušebního vybavení bez potřeby zvláštního výcviku.
- Výstupem zkoušky je jedinečný ukazatel (splňuje-nesplňuje) nebo parametr, který může být samostatná hodnota nebo hodnota v rámci intervalu tolerance. Jakýkoli výklad výsledku zkoušky nebo vzájemná závislost různých hodnot nejsou povoleny.
- Zkouška nezahrnuje více než 10 činností popsaných ve schválených údajích pro údržbu (kromě těch, které jsou vyžadovány pro zkonfigurování letadla před zkouškou, tj. zvednutí, vysunutí klapek atd., nebo pro návrat letadla do jeho prvotní konfigurace). Zmáčknutí ovládacích prvků, spínače nebo tlačítka a odečet odpovídajícího výstupu mohou být považovány za jediný krok, i když je údaj pro údržbu uvádějí samostatně.

**Zjišťování a odstraňování závad** znamená postupy a činnosti nezbytné k určení základní příčiny závady nebo nesprávné činnosti za použití schválených údajů pro údržbu. To může zahrnovat použití BITE nebo externího zkušebního vybavení.

**Traťová údržba** znamená jakoukoliv údržbu, která je provedena před letem pro zajištění způsobilosti letadla pro plánovaný let. Může zahrnovat:

- zjišťování a odstraňování závad;
- odstraňování závad;
- výměnu letadlových celků s použitím externího zkušebního vybavení, je-li požadováno. Výměna letadlových celků může zahrnovat letadlové celky jako motory nebo vrtule;

- plánovaná údržba a/nebo kontroly zahrnující vizuální prohlídky, které odhalí zřetelně nevyhovující stav/nesrovnalosti, ale nevyžadují rozsáhlé podrobné prohlídky. Může také zahrnovat vnitřní konstrukci, systémy a části pohonné jednotky, které jsou viditelné prostřednictvím rychle otevíracích přístupových panelů/dveří;
- nevýznamné opravy a modifikace, které nevyžadují rozsáhlou demontáž a mohou být jednoduše provedeny;
- v dočasných nebo příležitostných případech (příkazy k zachování letové způsobilosti, dále jen AD; servisní bulletiny, dále jen SB) může vedoucí jakosti přijmout provedení úkolů údržby prostřednictvím organizace traťové údržby za předpokladu splnění všech požadavků. Členský stát může předepsat podmínky, podle kterých mohou být tyto úkoly provedeny.

**Údržba na základně** znamená jakékoliv úkoly nespádající pod kritéria uvedená výše pro *traťovou údržbu*.

**POZNÁMKA:**

Letadlo udržované v souladu s „progresivními“ typovými programy je potřeba individuálně posoudit ve vztahu k tomuto odstavci. V podstatě rozhodnutí dát souhlas k provedení některých „progresivních“ kontrol záleží na posouzení, zda všechny úkoly jednotlivých kontrol mohou být provedeny bezpečně podle požadované úrovně na určené stanici traťové údržby.

2. Průkaz způsobilosti kategorie B3 nezahrnuje žádnou podkategorii A. To však nebrání držiteli průkazu způsobilosti kategorie B3 v uvolňování úkolů údržby typických pro podkategorii A1.2 pro letouny s jedním pístovým motorem bez přetlakové kabiny s MTOM 2 000 kg a nižších, v rámci omezení obsažených v průkazu způsobilosti B3.
3. Průkaz způsobilosti kategorie C dovoluje osvědčování plánované údržby na základně vydáním jednoho osvědčení o uvolnění do provozu pro celé letadlo po ukončení veškeré takovéto údržby. Základem tohoto osvědčování je, že údržba byla provedena příslušnými mechaniky a pod úkoly údržby se podle jejich příslušné specializace podepsal podpůrný personál kategorie B1, B2 a B3, podle vhodnosti. Hlavní funkce osvědčujícího personálu kategorie C je zajistit, že byla určena veškerá požadovaná údržba a před vydáním osvědčení o uvolnění do provozu stvrzena podpisem podpůrného personálu kategorie B1, B2 a B3, podle vhodnosti. Obě role při údržbě na základně může vykonávat pouze personál kategorie C, který je zároveň držitelem kvalifikací kategorie B1, B2 nebo B3.

**AMC 66.A.20(b)2 Práva**

Praxe v údržbě 6 měsíců během 2 let by měla být chápána tak, jako že obsahuje dva prvky: dobu trvání a charakter praxe. Minimum ke splnění daných požadavků pro tyto dva prvky se může lišit v závislosti na velikosti a složitosti letadla a druhu provozu a údržby.

1. Doba trvání:

V rámci organizace oprávněné k údržbě:

- 6 měsíců práce v rámci jedné organizace; nebo
- 6 měsíců rozdělených do rozdílných bloků práce v rámci jedné nebo různých organizací.

Doba 6 měsíců může být nahrazena 100 dny praxe v údržbě v souladu s danými právy, ať už byly vykonávány v rámci oprávněné organizace, nebo jako nezávislým osvědčujícím personálem podle bodu M.A.801(b)2, nebo jako kombinace uvedeného.

Pokud držitel průkazu způsobilosti provádí údržbu a uvolňuje letadlo v souladu s bodem M.A.801(b)2, může být za určitých okolností tento počet dní snížen ještě o 50 %, pokud je to předem schváleno příslušným úřadem. Za tyto okolnosti jsou považovány případy, kdy je držitel průkazu způsobilosti vlastníkem letadla a provádí údržbu na vlastním letadle nebo v případě, že držitel průkazu způsobilosti provádí údržbu letadla provozovaného s nízkým

využitím, což držiteli průkazu nedovoluje získání požadované praxe. Toto snížení by nemělo být kombinováno s 20% snížením povoleným, pokud držitel provádí technickou podporu nebo plánování údržby, řídí zachování letové způsobilosti nebo provádí činnosti inženýringu. Pracovní dny by měly být v průběhu 6 měsíců rozloženy tak, aby nedocházelo k dlouhému období bez praxe.

## 2. Charakter praxe:

V závislosti na kategorii průkazu způsobilosti k údržbě letadel jsou pro praxi v údržbě uvažovány následující činnosti:

- Provádění údržby;
- Provádění prohlídek;
- Provádění provozních a funkčních zkoušek;
- Zjišťování a odstraňování závad;
- Provádění oprav;
- Provádění modifikací;
- Výměna letadlového celku;
- Dozorování uvedených činností;
- Uvolňování letadla do provozu.

U držitelů průkazu způsobilosti kategorie A by měla praxe zahrnovat uplatňování práv prostřednictvím provádění úkolů vztahujících se k oprávnění na alespoň jednom letadle pro každou podkategorii průkazu způsobilosti. To znamená úkoly uvedené v AMC 145.A.30(g), včetně provádění údržby, výměn letadlového celku a odstraňování jednoduchých závad.

Pro kategorii B1, B2 a B3 by mělo být pro každou typovou kvalifikaci na letadlo zahrnutou v oprávnění praxe dosaženo na daném konkrétním letadle nebo na podobném letadle v rámci stejné (pod)kategorie průkazu způsobilosti. Dvě letadla mohou být považována za podobná, pokud jsou vyrobena podobnou technologií, mají podobnou konstrukci a srovnatelné systémy, což znamená, že jejich srovnatelné vybavení zahrnuje následující (podle toho, co je použitelné pro danou kategorii průkazu způsobilosti):

- Pohonné systémy (pístové, turbovrtulové, turbodmychadlové, turbohřídelové, s proudovým motorem nebo tlačnými vrtulemi); a
- Systémy řízení letu (pouze mechanické řízení, řízení poháněné hydromechanicky nebo řízení poháněné elektromechanicky); a
- Systémy avioniky (analogové nebo digitální systémy); a
- Konstrukci (vyrobená z kovu, kompozitních materiálů nebo ze dřeva).

Pro průkazy způsobilosti se zapsanými kvalifikacemi (pod)skupin:

- V případě průkazu způsobilosti kategorie B1 se zapsanými kvalifikacemi (pod)skupin (buď kvalifikace (pod)skupin výrobců nebo plné kvalifikace (pod)skupin), jak jsou definovány v bodě 66.A.45, by měl držitel prokázat praxi na alespoň jednom typu letadla podle (pod)skupiny a podle letadlové konstrukce (kovové, kompozitové nebo dřevěné).
- V případě průkazu způsobilosti B2 se zapsanými kvalifikacemi (pod)skupin (buď kvalifikace (pod)skupin výrobců nebo plné kvalifikace (pod)skupin), jak jsou definovány v bodě 66.A.45, by měl držitel prokázat praxi na alespoň jednom typu letadla podle (pod)skupiny.
- V případě průkazu způsobilosti B3 se zapsanou kvalifikací „*letouny s pístovými motory bez přetlakové kabiny s MTOM 2 000 kg a nižší*“, jak je definována v bodě 66.A.45, by měl držitel prokázat praxi na alespoň jednom typu letadla podle letadlové konstrukce (kovové, kompozitové nebo dřevěné).

V případě kategorie C by měla praxe pokrývat alespoň jeden z typů letadel zapsaných v průkazu způsobilosti.



V případě kombinace kategorií by měla praxe zahrnovat některé činnosti charakteru uvedeného v odstavci 2 v každé kategorii.

Maximálně 20 % požadované doby trvání praxe může být nahrazeno následujícími odpovídajícími činnostmi na typu letadla s podobnou technologií, konstrukcí a se srovnatelnými systémy:

- Výcvik údržby letadla v pozici instruktora/hodnotící osoby nebo žáka;
- Technická podpora údržby/inženýring;
- Řízení/plánování údržby.

Praxe by měla být zadokumentována v individuálním zápisníku nebo v jakémkoliv jiném záznamovém systému (který může být automatizovaný), který obsahuje následující údaje:

- Datum provedené činnosti;
- Typ letadla;
- Identifikaci letadla, tj. poznávací značku;
- Kapitoly ATA (nepovinný údaj);
- Popis provedeného úkonu, tj. kontrola po 100 letových hodinách, výměna kola hlavního přistávacího zařízení (MLG), kontrola a doplnění motorového oleje, provedení SB, zjišťování a odstraňování závad, oprava konstrukce, provedení STC, ...;
- Druh údržby, tj. na základně, traťová;
- Druh činnosti, tj. provedení údržby, dozorování údržby, uvolnění do provozu;
- Použité kategorie: A, B1, B2, B3 nebo C;
- Doba trvání ve dnech nebo částečných dnech.

#### **GM 66.A.20(b)2 Práva**

Věta „splnil ustanovení pro vydání odpovídajících práv“ uvedená v bodě 66.A.20(b)2 znamená, že v průběhu uplynulých 2 let osoba splnila všechny požadavky pro zapsání příslušné kvalifikace na letadlo (například v případě skupiny 1 – teoretickou plus praktickou část, je-li použitelné, zácvik na pracovišti). To zahrnuje potřebu 6 měsíců praxe za první 2 roky. Avšak požadavek na 6měsíční praxi v předcházejících 2 letech bude potřeba splnit po druhém roce.

#### **AMC 66.A.20(b)3 Práva**

Formulace „*má příslušnou způsobilost vydávat osvědčení k provádění údržby na příslušném letadle*“ znamená, že držitel průkazu způsobilosti a, kde je to použitelné, organizace, ve které má uzavřenu pracovní smluvu/je v pracovním poměru, by měli zajistit, že si držitel osvojil/získal příslušné znalosti, dovednosti, přístup a praxi pro uvolňování letadla, které udržuje. To je podstatné, protože některé systémy a technologie existující v konkrétních udržovaných letadlech nemusely být pokryty výcvikem/zkouškou/praxí požadovanou k získání průkazu způsobilosti a kvalifikací.

Typicky se jedná o případ (kromě jiných) v následujících situacích:

- Typové kvalifikace, které byly zapsány do průkazu způsobilosti v souladu s Dodatkem I k AMC k Části-66 „Seznam typových kvalifikací“ po absolvování typového výcviku/zácviku na pracovišti, který nepokrýval všechny modely/varianty zahrnuté v takovéto kvalifikaci. Například průkaz způsobilosti se zápisem kvalifikace Airbus A318/A319/A320/A321 (CFM56) po absolvování typového výcviku/zácviku na pracovišti pokrývajícího pouze Airbus 320 (CFM56).
- Typové kvalifikace, které byly zapsány do průkazu způsobilosti v souladu s Dodatkem I k AMC k Části-66 „Seznam typových kvalifikací“ po přidání nové varianty ke kvalifikaci v Dodatku I bez provedení rozdílového výcviku. Například průkaz způsobilosti se zápisem kvalifikace Boeing 737-600/700/800/900 u osoby, která již měla kvalifikaci Boeing 737-600/700/800, ale bez provedení jakéhokoliv rozdílového výcviku pro 737-900.
- Práce prováděné na modelu/variantě, pro něž se od původního modelu použitého v typovém výcviku/zácviku na pracovišti technický návrh a metody údržby významně vyvíjely.

- Specifické technologie a možnosti vybrané každým zákazníkem, které nemusí být pokryty typovým výcvikem/zácvikem na pracovišti.
- Změny v požadavcích na základní znalosti Dodatku I k Části-66 nevyžadující opětovné přezkoušení stávajících držitelů průkazu způsobilosti (práva přiznaná v minulosti).
- Zápis kvalifikací skupin/podskupin na základě praxe na reprezentativním počtu úkolů/letadel nebo na základě typového výcviku/zkoušky na reprezentativním počtu letadel.
- Osoby splňující požadavky 6 měsíců praxe každé 2 roky pouze na určitých podobných typech letadel, jak je povoleno AMC 66.A.20(b)2.
- Osoby, které jsou držiteli průkazu způsobilosti podle Části-66 s omezeními, získaného převodem národních kvalifikací (bod 66.A.70), kde mají být tato omezení zrušena po splnění odpovídajících zkoušek základních znalostí. V tomto případě typové kvalifikace zapsané v průkazu způsobilosti mohly být získány v národním systému, aniž by byly pokryty všechny systémy letadla (z důvodu dřívějšího omezení), a bude potřeba posoudit a, je-li to vhodné, vyškolit tuto osobu v chybějících systémech.

Další informace jsou uvedeny v AMC 145.A.35(a).

#### **GM 66.A.20(b)4 Práva**

1. Držitelé průkazu způsobilosti k údržbě letadel podle Části-66 mohou vykonávat práva vyplývající z osvědčení, pouze pokud mají všeobecné znalosti jazyka, který se používá v prostředí údržby, včetně znalostí běžného leteckého názvosloví v daném jazyce. Úroveň znalostí by měla být taková, aby byl držitel průkazu způsobilosti schopen:
  - číst a porozumět pokynům a technickým příručkám používaným pro provádění údržby;
  - provádět písemné technické záznamy a jakékoliv záznamy do dokumentace údržby tak, aby byly srozumitelné osobám, které s nimi běžně přicházejí do styku;
  - číst a porozumět postupům organizace k údržbě;
  - komunikovat na takové úrovni, aby se předešlo jakýmkoliv nedorozumění při využívání práv vyplývajících z osvědčení.
2. Ve všech případech by měla schopnost porozumět být srovnatelná s úrovní uplatňovaných práv vyplývajících z osvědčení.

#### **AMC 66.A.25 Požadavky na základní znalosti**

1. V případě, že žadatel je kvalifikovaný tím, že je držitelem akademického titulu v oboru letectví, mechaniky nebo elektroniky uznávané vysoké školy nebo jiného ústavu vyššího vzdělávání, požadavek na podstoupení jakékoliv zkoušky závisí na dokončeném kurzu podle Dodatku I k Části-66.
2. Absolvované zkoušky a znalosti získané během předcházející praxe, například ve vojenském letectví a civilním učňovském školství, mohou být uznány tam, kde je příslušný úřad přesvědčen, že takové znalosti a zkoušky jsou rovnocenné znalostem a zkouškám požadovaným Dodatkem I k Části-66.

#### **GM 66.A.25(a) Požadavky na základní znalosti**

Úroveň znalostí pro každou (pod)kategorii je přímo úměrná složitosti osvědčení souvisejících s odpovídající (pod)kategorií průkazu způsobilosti, což znamená, že kategorie A by měla prokázat omezenou, ale přiměřenou úroveň znalostí, kdežto kategorie B1, B2 a B3 by měly v příslušných tématických modulech prokázat celkovou úroveň znalostí.

#### **AMC 66.A.30(a) Požadavky na základní praxi**

1. V případě, že je žadatel o kategorii C držitelem akademického titulu, měl by reprezentativní výběr úkolů zahrnovat účast při údržbě v hangáru, plánování údržby, zabezpečování jakosti, uchovávání záznamů, řízení schválených náhradních dílů a technický rozvoj.
2. I když může být žadatel o průkaz způsobilosti kategorie C kvalifikovaný svou 3letou praxí v kategorii B1 nebo B2 osvědčujícího personálu pouze v traťové údržbě, je nicméně doporučeno, aby každý žadatel o kategorii C, který je držitelem průkazu způsobilosti B1 nebo B2, prokázal nejméně 12měsíční praxi jako podpurný personál kategorie B1 nebo B2.
3. Pracovník odborně vyškolený v technickém oboru je osoba, která úspěšně dokončila výcvik přijatelný pro příslušný úřad a který se týká výroby, opravy, generální opravy nebo prohlídky mechanického, elektrického nebo elektronického vybavení. Výcvik by měl zahrnovat používání nářadí a měřicích zařízení.
4. Praxe v údržbě letadel v provozu:
  - Znamená praxi se zapojením v úkolech údržby na letadlech, která jsou provozována leteckými dopravci, organizacemi provozujícími aerotaxi, vlastníky, atd.;
  - Měla by pokrývat široký rozsah úkolů, co se týče délky, složitosti a různorodosti;
  - Má za cíl získání dostatečné praxe ve skutečném prostředí údržby v protikladu k prostředí čistě výcvikové školy;
  - Může být získána v rámci rozdílných typů organizací k údržbě (podle Části-145, M.A. Hlavy F, FAR-145, atd.) nebo pod dohledem nezávislého osvědčujícího personálu;
  - Může být kombinována se schváleným výcvikem podle Části-147 tak, že se doby trvání výcviku mohou kombinovat v jedno s dobami praxe, podobně jako v učňovském školství.

#### **AMC 66.A.30(d) Požadavky na základní praxi**

Aby mohla být praxe považována za nedávnou, mělo by být minimálně 50 % požadované 12měsíční praxe získáno během 12měsíčního období před datem podání žádosti o průkaz způsobilosti k údržbě letadel. Zbytek praxe by měl být získán během 7letého období před podáním žádosti. Musí být poznamenáno, že zbytek základní praxe požadované bodem 66.A.30 musí být získán během 10 let předcházejících podání žádosti, jak je požadováno bodem 66.A.30(f).

#### **AMC 66.A.30(e) Požadavky na základní praxi**

1. Pro kategorii A by měla být doba dodatečné praxe v údržbě civilních letadel minimálně 6 měsíců. Pro kategorie B1, B2 nebo B3 by měla být dodatečná praxe v údržbě civilních letadel minimálně 12 měsíců.
2. Praxe v údržbě letadel získaná mimo oblast údržby civilních letadel může zahrnovat praxi v údržbě letadel získanou v ozbrojených silách, u pobřežní strážě, u policie atd. nebo při výrobě letadel.

#### **GM 66.A.40 Zachování platnosti průkazu způsobilosti k údržbě letadel**

Platnost průkazu způsobilosti k údržbě letadel není ovlivněna nedávnou praxí v údržbě, zatímco platnost práv podle bodu 66.A.20 je ovlivněna praxí v údržbě tak, jak je stanoveno v bodu 66.A.20(a).

#### **GM 66.A.45(b) Zápis kvalifikací na letadlo**

Typová kvalifikace na letadlo zahrnuje všechny modely/varianty letadla uvedené v sloupci 2 Dodatku I k AMC k Části-66.

Pokud je již osoba držitelem typové kvalifikace v průkazu způsobilosti a takováto typová kvalifikace je změněna v Dodatku I k AMC k Části-66 proto, aby zahrнула další modely/varianty, není pro změnu typové kvalifikace v průkazu způsobilosti potřeba dodatečný typový výcvik. Kvalifikace by měla být na

základě požadavku žadatele změněna tak, aby zahrnovala nové varianty, bez dodatečných požadavků. Nicméně je odpovědností držitele průkazu způsobilosti a, je-li to použitelné, organizace údržby, kde je držitel v pracovním poměru, aby vyhověl bodům 66.A.20(b)3, 145.A.35(a) a M.A.607(a), podle použitelnosti, před tím, než vykonává práva k osvědčování.

Obdobně jsou kurzy typového výcviku pokrývající určité, ale ne všechny modely/varianty v typové kvalifikaci platné pro účel zapsání plné typové kvalifikace.

#### **AMC 66.A.45(e) Zápis kvalifikací na letadlo**

1. Pro udělení kvalifikací podskupin výrobců pro letadla skupiny 2 v případě držitelů průkazu způsobilosti kategorie B1 a C věta „alespoň u dvou typů letadel od stejného výrobce, které společně reprezentují příslušnou podskupinu výrobců“ znamená, že vybrané typy letadel by měly pokrýt všechny technologie související s podskupinou výrobců v následujících oblastech:
  - Systémy řízení letu (mechanické řízení/hydromechanicky poháněné řízení/elektromechanicky poháněné řízení); a
  - Systémy avioniky (analogové systémy/digitální systémy); a
  - Konstrukce (vyrobené z kovu/kompozitních materiálů/dřeva).

V případech, kdy jsou v rámci stejné podskupiny výrobců velmi rozdílné typy letadel, může být k zajištění dostatečného zastoupení nezbytné pokrýt více než dva typy letadel.

Za tímto účelem je možné využít typy letadel od stejného výrobce klasifikované ve skupině 1, pokud vybraná letadla náleží do stejné podkategorie průkazu způsobilosti, pro kterou bude kvalifikace zapsána.

2. Pro udělení plných kvalifikací podskupin pro letadla skupiny 2 v případě držitelů průkazu způsobilosti kategorie B1 a C věta „alespoň u třech typů letadel od různých výrobců, které společně reprezentují příslušnou podskupinu“ znamená, že vybrané typy letadel by měly pokrýt všechny technologie související s podskupinou výrobců v následujících oblastech:
  - Systémy řízení letu (mechanické řízení/hydromechanicky poháněné řízení/elektromechanicky poháněné řízení); a
  - Systémy avioniky (analogové systémy/digitální systémy); a
  - Konstrukce (vyrobené z kovu/kompozitních materiálů/dřeva).

V případech, kdy jsou v rámci stejné podskupiny výrobců velmi rozdílné typy letadel, může být k zajištění dostatečného zastoupení nezbytné pokrýt více než tři typy letadel.

Za tímto účelem je možné využít typy letadel od různých výrobců klasifikované ve skupině 1, pokud vybraná letadla náleží do stejné podkategorie průkazu způsobilosti, pro kterou bude kvalifikace zapsána.

3. Pro kvalifikace podskupin výrobců pojem „výrobce“ znamená držitele TC stanoveného v příloze typového osvědčení, což se odráží v seznamu typových kvalifikací v Dodatku I k AMC k Části-66.

V případě kvalifikací letadel, kde typová kvalifikace odkazuje na držitele TC tvořeného kombinací dvou výrobců, kteří vyrábějí stejné letadlo (tj. AGUSTA/BELL HELICOPTER TEXTRON nebo jiný případ letadel podobně vyráběných jiným výrobcem), měla by být na tuto kombinaci pohlíženo jako na jednoho výrobce.

V důsledku toho:

- Pokud držitel průkazu způsobilosti získá typovou kvalifikaci výrobce nebo kvalifikaci podskupiny výrobců tvořenou kombinací výrobců, kvalifikace pokrývá kombinaci těchto výrobců.
- Pokud si držitel průkazu způsobilosti, který chce zapsat plnou kvalifikaci podskupiny, vybere tři letadla od různých výrobců, znamená to od různých kombinací výrobců podle použitelnosti.

**AMC 66.A.45(d), (e)3, (f)1 a (g)1 Zázpis kvalifikací na letadlo**

1. „Praxe“ by měla pokrývat reprezentativní průřez zahrnující nejméně 50 % úkolů uvedených v Dodatku II k AMC souvisejících s kategorií průkazu způsobilosti a s příslušnými typovými kvalifikacemi na letadlo nebo kvalifikacemi (pod)skupin letadel, které se mají zapsat. Tato praxe by měla pokrývat úkoly z každého odstavce ze seznamu Dodatku II. Jiné úkoly, než které jsou uvedeny v Dodatku II, mohou být vzaty do úvahy jako náhrada, pokud jsou relevantní. V případě kvalifikací (pod)skupin může být tato praxe prokázána pokrytím jedním nebo několika typy letadel příslušné (pod)skupiny a může zahrnovat praxi na letadlech klasifikovaných ve skupině 1, 2 a/nebo 3, pokud je tato praxe relevantní. Praxe by měla být získána pod dohledem oprávněného osvědčujícího personálu.
2. V případě zápisu individuálních typových kvalifikací pro letadla skupiny 2 a skupiny 3 pro druhý typ letadla z každé (pod)skupiny výrobce by měla být praxe snížena na 30 % úkolů uvedených v Dodatku II k AMC souvisejících s kategorií průkazu způsobilosti a příslušným typem letadla. Pro další typy letadel z každé (pod)skupiny výrobce by toto mělo být sníženo na 20 %.
3. Praxe by měla být prokázána předložením záznamů nebo deníku dokládajících žadatelem vykonané úkoly podle Dodatku II. Typické údaje, které se mají zaznamenávat, jsou podobné těm, které jsou popsány v AMC 66.A.20(b)2.

**GM 66.A.45 Zázpis kvalifikací na letadlo**

Následující tabulka uvádí souhrn požadavků pro kvalifikace na letadlo uvedených v bodech 66.A.45, 66.A.50 a Dodatku III k Části-66.

Tabulka obsahuje následující:

- Různé skupiny letadel;
- Které kvalifikace jsou možné (podle výběru žadatele) pro každou (pod)kategorii průkazu způsobilosti:
  - Individuální typové kvalifikace;
  - Plné kvalifikace (pod)skupiny a/nebo kvalifikace (pod)skupiny výrobců;
- Jaké jsou možnosti kvalifikace pro každou zvolenou kvalifikaci;
- pro průkaz způsobilosti B1.2 (letadla skupiny 3) a pro průkaz způsobilosti B3 (letouny s pístovými motory bez přetlakové kabiny s MTOM 2000 kg a nižší) – jaká jsou možná omezení, která mají být zahrnuta v průkazu způsobilosti, pokud nemůže být prokázána dostatečná praxe v těchto oblastech.

Poznámka: OJT znamená „zácvik na pracovišti“ (Dodatek III k Části-66, oddíl 6) a je požadován pouze pro první kvalifikaci na letadlo v (pod)kategorii průkazu způsobilosti.

Požadavky pro kvalifikaci na letadlo			
Skupiny letadel	Průkaz způsobilosti B1/B3	Průkaz způsobilosti B2	Průkaz způsobilosti C
<p><b>Skupina 1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Složitá motorová letadla.</li> <li>• Vícemotorové vrtulníky</li> <li>• Letouny certifikované pro provoz nad FL290.</li> <li>• Letadla vybavená aktivním řízením (fly-by-wire).</li> <li>• Jiná letadla, jsou-li určena Agenturou.</li> </ul>	<p><b>(Pro B1)</b></p> <p><b>Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE</b></p> <p>Typový výcvik: - Teorie + zkouška - Praktické cvičení + hodnocení</p> <p><b>PLUS</b></p> <p>OJT (pro první letadlo v podkategorii průkazu způsobilosti)</p>	<p><b>Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE</b></p> <p>Typový výcvik: - Teorie + zkouška - Praktické cvičení + hodnocení</p> <p><b>PLUS</b></p> <p>OJT (pro první letadlo v kategorii průkazu způsobilosti)</p>	<p><b>Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE</b></p> <p>Typový výcvik: - Teorie + zkouška</p>

<p><b>Skupina 2:</b></p> <p><b>Podskupiny:</b></p> <p><b>2a: letouny s jedním turbovrtulovým motorem (*)</b></p> <p><b>2b: vrtulníky s jedním turbínovým motorem (*)</b></p> <p><b>2c: vrtulníky s jedním pístovým motorem (*)</b></p> <p>(*) S výjimkou těch, které jsou klasifikovány ve skupině 1.</p>	<p><b>(Pro B1.1, B1.3, B1.4)</b></p> <p><b>Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE</b> (typový výcvik + OJT) <b>nebo</b> (typová zkouška + praxe)</p> <p><b>Plná KVALIFIKACE PODSKUPINY</b> (typový výcvik + OJT) <b>nebo</b> (typová zkouška + praxe) na nejméně 3 letadlech reprezentujících danou podskupinu</p> <p><b>KVALIFIKACE PODSKUPINY výrobců</b> typový výcvik + OJT) <b>nebo</b> (typová zkouška + praxe) na nejméně 2 letadlech reprezentujících danou podskupinu výrobce</p>	<p><b>Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE</b> (typový výcvik + OJT) <b>nebo</b> (typová zkouška + praxe)</p> <p><b>Plná KVALIFIKACE PODSKUPINY</b> na základě prokázání praxe</p> <p><b>KVALIFIKACE PODSKUPINY výrobců</b> na základě prokázání praxe</p>	<p><b>Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE</b> typový výcvik <b>nebo</b> typová zkouška</p> <p><b>Plná KVALIFIKACE PODSKUPINY</b> typový výcvik <b>nebo</b> typová zkouška na nejméně 3 letadlech reprezentujících danou podskupinu</p> <p><b>KVALIFIKACE PODSKUPINY výrobců</b> typový výcvik <b>nebo</b> typová zkouška na nejméně 2 letadlech reprezentujících danou podskupinu výrobce</p>
<p><b>Skupina 3</b></p> <p><b>Letouny s pístovými motory</b> (s výjimkou těch, které jsou klasifikovány ve skupině 1)</p>	<p><b>(Pro B1.2)</b></p> <p><b>Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE</b> (typový výcvik + OJT) <b>nebo</b> (typová zkouška + praxe)</p> <p><b>Plná KVALIFIKACE SKUPINY 3</b> na základě prokázání praxe</p> <p><b>Omezení:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Letouny s přetlakovou kabinou</li> <li>• Letouny s kovovou konstrukcí</li> <li>• Letouny s kompozitovou konstrukcí</li> <li>• Letouny s dřevěnou konstrukcí</li> <li>• Letouny s kovovou trubkovou konstrukcí s plátěným potahem</li> </ul>	<p><b>Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE</b> (typový výcvik + OJT) <b>nebo</b> (typová zkouška + praxe)</p> <p><b>Plná KVALIFIKACE SKUPINY 3</b> na základě prokázání praxe</p>	<p><b>Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE</b> typový výcvik <b>nebo</b> typová zkouška</p> <p><b>Plná KVALIFIKACE SKUPINY 3</b> na základě prokázání praxe</p>
<p><b>Letouny s pístovými motory bez přetlakové kabiny s MTOM 2000 kg a nižší</b></p>	<p><b>(Pro B3)</b></p> <p><b>Plná KVALIFIKACE „Letouny s pístovými motory bez přetlakové kabiny s MTOM 2000 kg a nižší“</b> na základě prokázání praxe</p> <p><b>Omezení:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Letouny s kovovou konstrukcí</li> <li>• Letouny s kompozitovou konstrukcí</li> <li>• Letouny s dřevěnou konstrukcí</li> </ul>	<p><b>Nepoužije se</b></p>	<p><b>Nepoužije se</b></p>

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Letouny s kovovou trubkovou konstrukcí s plátěným potahem</li></ul>		
--	---	--	--

#### **AMC 66.A.50(b) Omezení**

1. Příslušná praxe požadovaná k odstranění omezení uvedených v bodech 66.A.45(f) a (g) by měla sestávat z výkonu různých úkolů příslušných k omezením pod dohledem oprávněného osvědčujícího personálu. Měla by zahrnovat úkoly požadované plánovanou roční prohlídkou. Alternativně je možné praxi rovněž získat, je-li to schváleno příslušným úřadem, prostřednictvím teoretického a praktického výcviku poskytovaného výrobcem, pokud je navíc provedeno vyhodnocení a toto zaznamenáno tímto výrobcem.
2. Může být přijatelné mít praxi pouze na jednom typu letadla pod podmínkou, že je tento typ představitelem dané (pod)skupiny v souvislosti s omezením, které se odstraňuje.
3. Žádost o odstranění omezení by měla být podložena záznamem praxe stvrzené podpisem oprávněného osvědčujícího personálu nebo hodnocením stvrzeným podpisem výrobce po splnění příslušného teoretického a praktického výcviku.

#### **GM 66.A.70 Ustanovení pro převod průkazu**

1. Jak je popsáno v bodě 66.A.70, ustanovení pro převod průkazu se vztahují na držitele kvalifikace osvědčujícího personálu platné v členském státě před vstupem Přílohy III (Části-66) v platnost. Věta „držiteli kvalifikace osvědčujícího personálu platné v členském státě“ znamená jakoukoliv osobu, která má kvalifikaci platnou v daném členském státě povolující této osobě výkon činností shodných s právy „osvědčujícího personálu“ uvedenými v nařízení (ES) č. 2042/2003. To znamená, že podpis této osoby byl dostatečný k prohlášení, že údržba byla provedena řádně a letadlo je připraveno k provozu a způsobilé pro let s ohledem na tuto údržbu.

To by nemělo být zaměňováno se zodpovědnostmi spojenými s kontrolou letové způsobilosti, která byla ve vnitrostátních systémech prováděna v odlišných časových intervalech (obvykle v rozmezí od 6 měsíců po 3 roky). Jedná se o činnost, která se provádí ve velmi specifických momentech a ne po každé činnosti údržby. Protože se kontrola letové způsobilosti (nebo se ve vnitrostátních systémech používá jiný výraz) neprovádí po každém případě údržby, než letadlo vzlétne, nemůže být kontrola letové způsobilosti považována za uvolnění údržby. To znamená, že ustanovení pro převod průkazu popsaná v bodě 66.A.70 se nevztahují na osoby provádějící funkce kontroly letové způsobilosti, pokud jejich podpis nebyl vyžadován po každém případě údržby, než letadlo mohlo vzlétnout.

2. Převod průkazu se vztahuje na „kvalifikace osvědčujícího personálu“, jako jsou, například:
  - Držení vnitrostátního průkazu způsobilosti (nebo úspěšně ukončený proces pro získání takového vnitrostátního průkazu způsobilosti);
  - Úspěšné ukončení procesu kvalifikace stanoveného příslušným úřadem k tomu, stát se osvědčujícím personálem;
  - Úspěšné ukončení kvalifikačních požadavků pro osvědčující personál v rámci organizace údržby, jak jsou stanoveny v jejich postupech.

To neznamená, že aby měl žadatel právo na převod průkazu, musí využívat práva k osvědčování. Osoba může být držitelem „kvalifikace osvědčujícího personálu“, zatímco nemá práva k osvědčování (nebo zatímco využívá práva k osvědčování velmi omezeně, než je její kvalifikace) z různých důvodů, jako jsou, například, následující:

- Osoba pracuje jako „podpůrný personál“ v oblasti údržby na základně;
- Osoba byla oprávněna pouze pro velmi omezený rozsah úkolů (menší, než pro jaký by byla oprávněna, pokud by se brala v úvahu její kvalifikace) vzhledem k tomu, že pracuje na stanici traťové údržby, kde je rozsah úkolů velmi omezen;

- Osoba je držitelem průkazu způsobilosti s větším rozsahem, než je rozsah organizace, kde je v pracovním poměru;
- Osoba pracuje mimo letecký průmysl nebo je dočasně uvolněna z nejrůznějších důvodů z práce (zdravotní, osobní, atd.).

Tyto osoby mají právo na převod průkazu provedený podle plného rozsahu jejich kvalifikace a plných práv, pro která by měli mít oprávnění na základě takovéto kvalifikace.

3. Jak je popsáno v bodě 66.A.70, kvalifikace osvědčujícího personálu způsobilé pro převod jsou ty, které jsou platné „před datem vstupu Přílohy III (Části-66) v platnost“, což znamená ty kvalifikace, které jsou platné před následujícími daty:

- 28. zářím 2005 pro letadla s MTOM nad 5 700 kg (viz nařízení (ES) č. 2042/2003, článek 7, odstavec 3(e));
- 28. zářím 2006 s MTOM rovnou 5 700 kg MTOM a nižší (viz nařízení (ES) č. 2042/2003, článek 7, odstavec 3(f)).

Nicméně protože průkazy způsobilosti kategorie B3 v této době neexistovaly, jsou pro převod na průkazy způsobilosti kategorie B3 způsobilé kvalifikace osvědčujícího personálu platné před 28. zářím 2012, což je datum, od kdy mají úřady povinnost začít vydávat tyto průkazy způsobilosti v souladu s nařízením (ES) č. 2042/2003, článkem 7, odstavcem 3(h), bodem (i).

4. Ačkoli jsou pro převod způsobilé pouze ty kvalifikace osvědčujícího personálu, které byly získány před daty uvedenými výše, neznamená to, že žádost o převod musí být podána před těmito daty. Žadatel má právo na provedení převodu bez ohledu na to, kdy o převod požádá.

5. Kvalifikace osvědčujícího personálu může být předmětem více než jednoho procesu převodu a může být rovněž převedena na více než jeden průkaz způsobilosti (s příslušnými omezeními). Takovým příkladem je například případ, kdy už osoba měla kvalifikaci osvědčujícího personálu převedenou na průkaz způsobilosti kategorie B1.2 s omezeními spojenými s některými chybějícími prvky standardu Dodatku I a II Části-66 (podle bodu 66.A.70(c)). Tato osoba by měla právo žádat a mít svou kvalifikaci osvědčujícího personálu převedenu na průkaz způsobilosti kategorie B1.2 nebo B3 na základě bodu 66.A.70(d), což by znamenalo, že při uvedení pouze těch omezení, která jsou požadována k zachování stávajících práv, není potřeba provádět srovnání se standardem Dodatku I a II.

#### **GM 66.A.70(c) Ustanovení pro převod průkazu**

K omezení by mohlo například dojít v případě, že je osoba držitelem dříve existující kvalifikace osvědčujícího personálu, která pokrývá, podle standardu Dodatku I a II Části-66, všechny moduly/předměty odpovídající průkazu způsobilosti kategorie B1 s výjimkou elektrických systémů. Daná osoba by měla obdržet průkaz způsobilosti k údržbě letadel podle Části-66 kategorie B1 s omezením (vyloučením) pro elektrické systémy.

Pro odstranění omezení viz bod 66.A.50(c).

#### **GM 66.A.70(d) Ustanovení pro převod průkazu**

V případě letadel nepoužívaných v obchodní letecké dopravě s výjimkou velkých letadel by příkladem omezení mohla být situace, kdy je osoba držitelem kvalifikace vydané před použitelností Části-66, která pokrývá práva uvolňovat práce provedené na konstrukcích, pohonných jednotkách, mechanických a elektrických systémech letadla, ale s vyloučením práv pro letadla vybavená turbínovými motory, letadla s MTOM nad 2 000 kg, letadla s přetlakovou kabinou a letadla vybavená zatahovatelným přistávacím zařízením. Tato osoba by obdržela průkaz způsobilosti k údržbě letadel podle Části-66 v (pod)kategorii B1.2 nebo B3 s následujícími omezeními (vyloučeními):

- Letadla používaná v obchodní letecké dopravě (toto omezení existuje vždy);
- Letadla s MTOM na 2 000 kg;
- Letadla s přetlakovou kabinou;
- Letadla vybavená zatahovatelným přistávacím zařízením.



Jiným příkladem omezení by mohl být případ, kdy je pilot-vlastník držitelem kvalifikace vydané před použitelností Části-66, která pokrývá práva uvolňovat práce provedené na konstrukcích, pohonných jednotkách, mechanických a elektrických systémech letadla, ale omezené na jeho vlastní letadlo a na konkrétní typ letadla (například Cessna 172). Tento pilot-vlastník by obdržel průkaz způsobilosti k údržbě letadel podle Části-66 v (pod)kategorii B1.2 nebo B3 s následujícími omezeními (vyloučeními):

- Letadla používaná v obchodní letecké dopravě (toto omezení existuje vždy);
- Letadla jiná než Cessna 172;
- Letadla, jejichž vlastníkem není držitel tohoto průkazu způsobilosti.

Zásadním aspektem je, že omezení jsou stanovena tak, aby byla zachována práva kvalifikace vydané před použitelností Části-66, bez provádění srovnávání dřívější kvalifikace se standardy Dodatku I a II Části-66.

Pro odstranění omezení viz bod 66.A.50(c).

## ODDÍL B

### POSTUPY PRO PŘÍSLUŠNÉ ÚŘADY

#### **AMC 66.B.20 Uchovávání záznamů**

1. Systém uchovávání záznamů by měl zajišťovat, že jsou všechny záznamy v rozumném čase dostupné, kdykoli je to potřeba. Tyto záznamy by měly být v rámci celého příslušného úřadu jednotným způsobem uspořádány (chronologicky, v abecedním pořadí, atd.).
2. Všechny záznamy obsahující citlivé údaje týkající se žadatelů nebo organizací by měly být uchovávány zabezpečeným způsobem s kontrolovaným přístupem, aby byla zachována důvěrnost tohoto druhu údajů.
3. Veškerý počítačový hardware používaný k zajištění zálohování dat by měl být umístěn na jiném místě, než jsou uložena pracovní data, v prostředí, které zajišťuje, že zůstávají v dobrém stavu. Pokud dochází ke změnám hardwaru nebo softwaru, měla by být zvláštní péče věnována tomu, aby byla všechna data i nadále přístupná alespoň po celou dobu stanovenou v bodě 66.B.20.

#### **AMC 66.B.100 Postup pro vydání průkazu způsobilosti k údržbě letadel příslušným úřadem**

1. Žadatelé, kteří požadují maximální zkrácení celkové praxe podle bodu 66.A.30(a) na základě úspěšného dokončeného schváleného kurzu základního výcviku podle bodu 147.A.200, by měli předložit osvědčení o uznání schváleného základního výcviku podle Části-147.
2. Žadatelé, kteří požadují zkrácení celkové praxe podle bodu 66.A.30(a) na základě úspěšně dokončeného výcviku, který je příslušným úřadem považován za odpovídající, a kteří jsou považováni za pracovníky odborně vyškolené v technickém oboru, by měli předložit odpovídající osvědčení o úspěšném dokončení výcviku.
3. Žadatelům, kteří požadují zápočet ve vztahu k požadavkům na celkovou praxi podle bodu 66.A.30(a) na základě praxe v údržbě necivilních letadel podle bodu 66.A.30(a), mohou být uděleny jenom takové zápočty, které uznal členský stát jako praxi v údržbě necivilních letadel. Příslušný úřad uznávající praxi v údržbě necivilních letadel by měl určit, kdo v necivilní oblasti může vydat prohlášení, že žadatel splnil odpovídající praxi v údržbě. Žadatel by měl k tomuto zařadit podrobné prohlášení o této praxi v údržbě, podepsané necivilním úřadem pro údržbu v souladu s podmínkami stanovenými příslušným úřadem.

4. Příslušný úřad by měl zkontrolovat, zda záznam o praxi vyhovuje podmínkám ve výše uvedených odstavcích a zda je potvrzen podpisem.

**AMC 66.B.105 Postup pro vydání průkazu způsobilosti k údržbě letadel prostřednictvím organizace oprávněné k údržbě podle Části-145**

1. Organizace k údržbě oprávněná podle Části-145 by měla zahrnout tento postup do výkladu organizace (Hlava 3.16) a tento postup by měl být předmětem auditu příslušného úřadu alespoň jednou za 12 měsíců. Tento postup by měl zahrnovat omezení uvádějící, že postup platí pouze v případě, kdy je příslušný úřad pro schválení podle Části-145 a pro průkaz způsobilosti podle Části-66 totožný.
2. Organizace podle Části-145 by měla zkontrolovat, zda byly záznamy o praxi řádně stvrzeny podpisem.
3. Organizace k údržbě oprávněná podle Části-145 může uchovávat záznamy o praxi žadatelů ve formě odlišné od formy žádosti formuláře 19 EASA, ale taková odlišná forma nebo způsob by měly být přijatelné pro příslušný úřad.

**AMC 66.B.110 Postup pro změnu průkazu způsobilosti k údržbě letadel, aby zahrnoval dodatečné základní kategorie nebo podkategorie**

V případě průkazů způsobilosti vytvořených počítačem by měl být průkaz způsobilosti znovu vydán.

**AMC 66.B.115 Postup pro změnu průkazu způsobilosti k údržbě letadel, aby zahrnoval kvalifikaci na letadlo nebo aby z něj byla odstraněna omezení**

- (a) V případě, kdy typový výcvik nebyl prováděn organizací podle Části-147, měly by existovat podpurné dokumenty, které příslušnému úřadu potvrzují, že:
  - typový výcvik byl schválen příslušným úřadem v souladu s bodem 66.B.130;
  - žadatel úspěšně dokončil části schváleného typového výcviku; a
  - účastník výcviku byl přezkoušen/vyhodnocen jako úspěšný.
- (b) Typový výcvik na letadlo může být dále rozdělen na kurzy typového výcviku na drak a/nebo pohonnou jednotku a/nebo systémy avioniky/elektrické systémy.
  1. Kurz typového výcviku na drak znamená kurz typového výcviku zahrnující veškeré příslušné konstrukce a elektrické a mechanické systémy letadla, kromě pohonné jednotky.
  2. Kurz typového výcviku na pohonnou jednotku znamená kurz typového výcviku na základním motoru (bez pomocných agregátů), včetně sestavení až po rychlou výměnu pohonné jednotky.
  3. Vzájemné propojení systémů motoru/draku by mělo být součástí buď kurzu typového výcviku na drak nebo na pohonnou jednotku. V některých případech, jako je všeobecné letectví, může být vhodnější pokrýt vzájemné propojení v rámci kurzu na drak, vzhledem k velké různorodosti letadel, která mohou mít zastavěna daný stejný typ motoru.
  4. Kurz typového výcviku na systémy avioniky/elektrické systémy znamená typový výcvik na systémy avioniky a elektrické systémy pokryté, ale neomezuující se na kapitoly ATA 22, 23, 24, 25, 27, 31, 33, 34, 42, 44, 45, 46, 73 a 77 nebo rovnocenné.
- (c) Pro přijetí programu OJT popsaného v oddílu 6 Dodatku III k Části-66 by měl příslušný úřad vydávající průkazy způsobilosti vytvořit přiměřené postupy, které mohou být podobné postupu popsanému v AMC 66.B.130 pro „přímé schvalování typového výcviku na letadlo“.

V případě, že je příslušný úřad vydávající průkazy způsobilosti odlišný od příslušného úřadu organizace k údržbě, která poskytuje OJT, může vzít úřad vydávající průkazy způsobilosti v úvahu skutečnost, že organizace k údržbě už může mít program OJT schválený svým vlastním příslušným úřadem (v rámci Hlavy 3.15 výkladu MOE, jak je popsáno v AMC 145.A.70(a)).

#### **AMC 66.B.100 až 115**

Zápis typu letadla by měl používat standardní kódy obsažené v Dodatku I k AMC.

#### **AMC 66.B.120 Postup pro obnovu průkazu způsobilosti k údržbě letadel**

Příslušný úřad by neměl provádět jakékoliv vyšetřování, aby zajistil, že držitel průkazu způsobilosti má platnou praxi v údržbě, neboť to není podmínka pro obnovení průkazu způsobilosti. Zajištění zachování platnosti práv k osvědčování je odpovědností organizace k údržbě oprávněné podle Části-145/ Hlavy F nebo osvědčujícího personálu v souladu s bodem M.A.801(b)2. Za účelem zajištění zachování platnosti práv k osvědčování může příslušný úřad, během pravidelných kontrol organizací v souladu s bodem 145.B.30 nebo M.B.604 nebo během namátkových kontrol, požadovat po držiteli průkazu způsobilosti, pokud uplatňuje práva k osvědčování, aby poskytl písemný doklad o vyhovění bodu 66.A.20(b).

#### **AMC 66.B.130 Postup pro přímé schvalování typového výcviku na letadlo**

1. Postup pro přímé schvalování kurzů typového výcviku příslušným úřadem by měl vyžadovat, aby byly organizací poskytující výcvik popsány následující aspekty:
  - Obsah a doba trvání teoretických a/nebo praktických částí, podle použitelnosti, v souladu s Dodatkem III k Části-66, včetně analýzy výcvikových potřeb (Training Need Analysis (TNA));
  - Učební metody a vybavení pro výuku;
  - Materiály a dokumentace poskytované žákovi;
  - Kvalifikace instruktorů, examinátorů a/nebo hodnotících osob, podle použitelnosti;
  - Postup zkoušky a/nebo hodnocení, podle použitelnosti. Další poradenský materiál ohledně hodnocení a navržených hodnotících osob je uveden v Dodatku II k AMC k Části-66;
  - Dokumentace a záznamy, které mají být poskytnuty žákovi, k doložení uspokojivého splnění výcvikového kurzu a související zkoušky/hodnocení. To by mělo zahrnovat nejen osvědčení o úspěšném ukončení, ale i další dokumentaci a záznamy dokládající, že byl splněn schválený obsah a délka trvání a že účastník úspěšně prošel zkouškou/hodnocením.
2. Výše uvedená kritéria platí jak pro plný kurz, tak pro dílčí kurz, jako je praktická část kurzu typového výcviku a její hodnocení.
3. Postup by měl rovněž ukázat, jak příslušný úřad plánuje kontrolovat řádné provádění schváleného kurzu.
4. Přímé schvalování typového výcviku na letadlo by mělo být prováděno případ od případu a nemělo by být udělováno na dlouhou dobu, protože to není právo organizace poskytující výcvik.

#### **GM 66.B.200 Zkouška prováděná příslušným úřadem**

1. Otázky mohou být připraveny v národním jazyce, ale tam, kde je to možné, je doporučeno použití letecké angličtiny.

2. Hlavním účelem otázek na kompozici je rozhodnout, zda je kandidát schopen na ně odpovědět jasným a stručným způsobem a je schopen připravit stručnou technickou zprávu, což je důvodem, proč je požadováno jen několik otázek na kompozici.
3. Ústní otázky nemohou být použity jako hlavní prostředek zkoušení, kvůli obtížnosti zajištění každodenní shody nebo shody úrovní mezi examinátory.  
  
Nicméně nic nebrání setkání příslušného úřadu s potencionálním osvědčujícím personálem za účelem zajištění, že rozumí svým povinnostem a své zodpovědnosti v používání Části údržby.
4. Pro účely hodnocení „uspěl“ by měly být otázky na kompozici považovány za oddělené od otázek s možností výběru z více odpovědí.
5. Generování otázek s možností výběru z více odpovědí (MCQ).

Při vytváření otázek s výběrem z více odpovědí by měly být dodržovány následující zásady:

- (a) Zkouška by měla sledovat jasně formulované cíle. Každou otázkou by se proto měla podrobně ověřit daná oblast a hloubka znalostí.
  - (b) Všechny otázky by měly být typu s možností výběru se třemi možnými odpověďmi.
  - (c) Otázky, které vyžadují zvláštní znalosti konkrétních typů letadel, by se neměly klást ve zkoušce k základnímu průkazu způsobilosti.
  - (d) Mělo by se zpravidla vyvarovat používání zkratk a akronymů. Nicméně tam, kde je potřeba, měly by se používat pouze mezinárodně uznávané zkratky a akronymy. V případě pochybnosti lze použít úplný tvar, např. úhel náběhu = 12 stupňů místo  $\alpha = 12^\circ$ .
  - (e) Otázky a odpovědi by měly být formulovány tak jednoduše, jak je to jen možné: tato zkouška není jazykovou zkouškou. Mělo by se vyvarovat používání složitých vět, neobvyklé gramatiky a dvojitých záporů.
  - (f) Otázka by měla obsahovat úplné jednoznačné tvrzení. Mezi navrženými odpověďmi by se neměla objevit více než tři odlišná tvrzení; jinak by kandidát mohl vyvozovat správnou odpověď eliminováním nepravděpodobných kombinací odpovědí.
  - (g) Otázky by měly mít pouze jednu správnou odpověď.
  - (h) Správná odpověď by měla být absolutně správná a úplná nebo bez pochyby nevhodnější. Odpovědi, které jsou v podstatě tak podobné, že výběr je věcí spíše názoru než faktu, by se mělo vyvarovat. Hlavní výhodou MCQ je, že mohou být rychle zodpovězeny: toho nelze dosáhnout při pochybnostech o správné odpovědi.
  - (i) Komukoliv neznalému věci by se měly nesprávné možnosti zdát jako věrohodné. Všechny z těchto možností by se měly jasně vztahovat k otázce a měly by mít stejnou slovní zásobu, gramatickou stavbu a délku. Nesprávné odpovědi v početních úlohách by měly odpovídat metodickým chybám, jako jsou opravy aplikované v chybném smyslu nebo nesprávné převody jednotek: nemělo by jít o pouhá nahodilá čísla.
  - (j) Během zkoušek nejsou povoleny kalkulačky. Proto by měly být všechny výpočty proveditelné bez kalkulačky. Jestliže otázka zahrnuje výpočet neproveditelný bez kalkulačky, jako např.  $\sqrt{10}$ , potom by měla otázka stanovit přibližnou hodnotu  $\sqrt{10}$ .
  - (k) Otázky by měly odpovídat zkušební osnově podle Dodatku I k Části-66.
6. Generování otázek na kompozici:

- (a) Účelem kompozice je umožnit příslušnému úřadu rozhodnout, zda se kandidáti umí vyjádřit jasným a stručným způsobem formou psaných odpovědí ve formě technické zprávy, za použití odborného jazyka leteckého průmyslu. Zkoušky s kompozicí také částečně dovolují posoudit odborné znalosti získané jednotlivcem a současně jejich praktické použití vztahující se k plánovaným činnostem údržby.
- (b) Otázky by měly být psány tak všestranně, aby mohly být zodpovězeny kandidáty pro všechny kategorie nebo podkategorie průkazů způsobilosti (kat. A, B1, B2 a B3) a splňovaly následující obecné zásady:
- téma zvolených otázek by mělo být obecné, použitelné jak pro kategorie průkazu způsobilosti na drak/motor, tak na avioniku a mělo by mít úroveň běžné odborné obtížnosti, jak je uvedeno v Dodatku I k Části-66;
  - měly by pokrývat technologii, která je použitelná v nejméně oblastech údržby letadel;
  - měly by vycházet z běžné pracovní praxe;
  - neměly by se týkat zvláštností typu nebo výrobce a měly by se vyhýbat předmětům, které se v praxi vyskytují zřídka;
  - při tvoření otázky je potřeba zajistit, že je brán zřetel na omezenou praxi, kterou bude mít většina kandidátů.
- (c) Aby byly otázky a hodnotící postupy tak shodné, jak je to jen možné, měly by být každá otázka a modelová odpověď s požadovanými klíčovými oblastmi (viz níže) posouzeny nezávisle 2 členy technického personálu.
- (d) Při tvoření otázek by mělo být vzato v úvahu následující:
- Na každou otázku na kompozici bude přiděleno 20 minut.
  - Pro každou otázku a odpověď je poskytnuta jedna strana A4, bude-li třeba, může být odpověď rozšířena na druhou stranu listu.
  - Otázka by měla být taková, aby očekávaná odpověď byla na úrovni uvedených pro daný předmět v osnově modulu.
  - Otázka by neměla být dvojsmyslná, ale měla by vyžadovat rozsáhlou odpověď spíše než omezovat rozsah odpovědi.
  - Otázka by měla být napsána ve stylu technické zprávy v logickém pořadí (úvod, stať a závěr), a zahrnovat platné a odpovídající odborné názvosloví, potřebné v odpovědi.
  - Neměla by vyžadovat nákresy/skici pro podporu kompozice.
  - Otázka by se měla vztahovat ke kategorii a úrovni obtížnosti uvedené v osnově, např. popis typických systémů použitelných ve všeobecném letectví nemůže být přijatelný pro typický obchodní letoun.
  - Otázka by měla, vzhledem ke zřejmým omezením ve vztahu k určenému tématu, klást velký důraz na praktickou údržbu systému/letadlového celku a odpověď by měla ukázat porozumění běžným a zhoršeným stavům letadla a jeho systémů.
- Kombinace dalších možných odpovědí, které nebyly uváženy, mohou být vzaty v úvahu jako pomůcka examinatorovi při hodnocení. Modelová odpověď by měla být doplněna o obsah těchto nových bodů, je-li to považováno za vhodné.
- (e) Kvůli obtížnosti hodnocení odpovědi na otázku na kompozici při použití pouze klíčových tvrzení je potřeba posoudit a vzít v úvahu způsob, jakým byla zpráva napsána.
- (f) Maximální počet bodů za každou otázku bude 100 a musí odrážet kombinaci odborné (klíčové) části a stylové části zprávy.
- (g) Každé klíčové tvrzení bude hodnoceno podle své důležitosti a bude mít přiřazenu bodovou hodnotu. Celková hodnota představuje 60 % hodnocení.

- (h) Klíčová tvrzení jsou „důležité části“, které mohou být založeny na znalostech nebo praxi, a budou obsahovat jiné činitele orientované na údržbu, například odpovídající bezpečnostní opatření nebo legislativní postupy, je-li to použitelné. Nepřiměřené odkazy na potřebu odvolání se k příručce pro údržbu (MM) nebo bezpečnostním kontrolám mohou být považovány za zbytečné.
- (i) Odpověď na otázku bude posouzena z hlediska jasnosti a způsobu, ve kterém je zpráva z kompozice předložena, a bude jí přiřazena hodnota, která představuje 40 % hodnocení.
- (j) Odpověď by měla ukázat kandidátovu schopnost vyjádřit se v odborném jazyce. To zahrnuje čitelnost jazyka, základní gramatiku a používání názvosloví.
- (k) Zpráva začíná úvodem a logicky postupuje k dosažení závěru.
- (l) Pomocné diagramy by neměly být příliš obsáhlé, ale měly by, jsou-li použity, odpověď doplňovat a ne nahrazovat potřebu rozsáhlé textové odpovědi.
- (m) Zpráva by neměla být psána s použitím indexů, odrážek nebo seznamu.
- (n) Kandidát by neměl být bezdůvodně trestán za nesprávný pravopis.
- (o) Nulová známka by měla být dána pouze za mimořádných okolností. Pokud žák neporozumí otázce a odpoví na jinou otázku, měla by být dána za styl zprávy solidární známka, která může být až do maximálního možného počtu procent.
- (p) Dvě přiřazené známky by měly být sečteny a napsány na list s odpovědí.
- (q) Pokud je výsledná odpověď na otázku principiálně na hranici neúspěchu díky „chybám v psané zprávě“, pak by měl být list s odpovědí projednán a známka odsouhlasena, pokud je to možné, jiným examínátorem.

#### **GM 66.B.300                      Obecně**

Jak je popsáno v bodě 66.B.300, kvalifikace osvědčujícího personálu způsobilé pro převod jsou ty, které jsou platné „před vstupem příslušných požadavků této přílohy (Části-66) v platnost“, což znamená ty kvalifikace, které jsou platné před následujícími daty:

- 28. zářím 2005 pro letadla s MTOM nad 5 700 kg (viz nařízení (ES) č. 2042/2003, článek 7, odstavec 3(e));
- 28. zářím 2006 s MTOM rovnou 5 700 kg MTOM a nižší (viz nařízení (ES) č. 2042/2003, článek 7, odstavec 3(f)).

Nicméně protože průkazy způsobilosti kategorie B3 v této době neexistovaly, jsou pro převod na průkazy způsobilosti kategorie B3 způsobilé kvalifikace osvědčujícího personálu platné před 28. zářím 2012, což je datum, od kdy mají úřady povinnost začít vydávat tyto průkazy způsobilosti v souladu s nařízením (ES) č. 2042/2003, článkem 7, odstavcem 3(h), bodem (i).

#### **AMC 66.B.305(a)                      Hlášení o převodu vnitrostátních kvalifikací**

1. Hlášení o převodu vypracované na základě bodu 66.A.70(c) by mělo zahrnovat porovnání mezi rozsahem vnitrostátní kvalifikace (tj. požadavků na vnitrostátní kvalifikaci) a rozsahem kvalifikace průkazu způsobilosti podle Části-66 (tj. požadavků pro kvalifikaci podle Části-66), které by mělo být provedeno na základě podrobné analýzy základních úrovní vnitrostátních kvalifikací a kvalifikací podle Části-66. Hlášení by mělo určit, kde mezi těmito dvěma úrovněmi existuje rozdíl a kde by takový rozdíl vedl k omezení průkazu způsobilosti podle Části-66.
2. Hlášení o převodu vypracované na základě bodu 66.A.70(d), která se omezují na letadla nepoužívaná v obchodní letecké dopravě s výjimkou velkých letadel, by měla zahrnovat práva

spojená s vnitrostátní kvalifikací. Hlášení by mělo určit, jaká omezení je potřeba uvést v průkazu způsobilosti podle Části-66, aby byla tato práva zachována.

### **GM 66.B.305(b)3 Hlášení o převodu vnitrostátních kvalifikací**

Protože převody provedené na základě bodu 66.A.70(d) mají za cíl zachovat práva dříve existujících kvalifikací, omezení uvedená na průkazu způsobilosti podle Části-66 nemají souvislost s možnými rozdíly mezi rozsahem vnitrostátní kvalifikace a rozsahem kvalifikace průkazu způsobilosti podle Části-66. Tento převod nezahrnuje takové porovnání.

To znamená, že k odstranění takových omezení je potřeba prokázat úplné vyhovění podmínkám Části-66.

### **AMC 66.B.310(a) Hlášení o převodu oprávnění organizací oprávněných k údržbě**

1. Hlášení o převodu vypracované na základě bodu 66.A.70(c) by mělo zahrnovat porovnání mezi kvalifikací požadovanou pro každý typ oprávnění organizace a rozsahem kvalifikace průkazu způsobilosti podle Části-66, které by mělo být provedeno na základě podrobné analýzy základních úrovní kvalifikací organizace a kvalifikací podle Části-66. Hlášení by mělo určit, kde mezi těmito dvěma úrovněmi existuje rozdíl a kde by takový rozdíl vedl k omezení průkazu způsobilosti podle Části-66.
2. Hlášení o převodu vypracované na základě bodu 66.A.70(d), která se omezují na letadla nepoužívaná v obchodní letecké dopravě s výjimkou velkých letadel, by měla zahrnovat práva spojená s oprávněním organizace. Hlášení by mělo určit, jaká omezení je potřeba uvést v průkazu způsobilosti podle Části-66, aby byla tato práva zachována.

### **GM 66.B.310(b)3 Hlášení o převodu oprávnění organizací oprávněných k údržbě**

Protože převody provedené na základě bodu 66.A.70(d) mají za cíl zachovat práva dříve existujících oprávnění organizace, omezení uvedená na průkazu způsobilosti podle Části-66 nemají souvislost s možnými rozdíly mezi kvalifikací požadovanou pro oprávnění organizace a kvalifikací průkazu způsobilosti podle Části-66. Tento převod nezahrnuje takové porovnání.

To znamená, že k odstranění takových omezení je potřeba prokázat úplné vyhovění podmínkám Části-66.

### **GM 66.B.410 Platnost zápočtu zkoušky**

V případě vypršení platnosti zápočtů v souladu s body 66.A.25(d) a 66.B.410(b) povede nová žádost o udělení zápočtů k opětovnému posouzení v souladu s body 66.B.405 a 66.B.410 pouze v těch případech, kdy došlo ke změně požadavků uvedených v Dodatku I k Části-66. To může vést k požadavku na další zkoušky z konkrétních modulů/podmodulů/předmětů.

### **AMC k oddílu 1 Dodatku III k Části-66 „Úrovně typového výcviku a zkoušky. Závěry na pracovišti“**

#### **Typový výcvik na letadlo**

1. Typový výcvik na letadlo může být dále rozdělen na kurzy typového výcviku na drak a/nebo pohonnou jednotku a/nebo systémy avioniky/elektrické systémy:
  - Kurz typového výcviku na drak znamená kurz typového výcviku zahrnující veškeré příslušné konstrukce a elektrické a mechanické systémy letadla, kromě pohonné jednotky.

- Kurz typového výcviku na pohonnou jednotku znamená kurz typového výcviku na základním motoru (bez pomocných agregátů), včetně sestavení až po rychlou výměnu pohonné jednotky.
  - Vzájemné propojení systémů motoru/draku by mělo být součástí buď kurzu typového výcviku na drak nebo na pohonnou jednotku. V některých případech, jako je všeobecné letectví, může být vhodnější pokrýt vzájemné propojení v rámci kurzu na drak, vzhledem k velké různorodosti letadel, která mohou mít zastavěna daný stejný typ motoru.
  - Kurz typového výcviku na systémy avioniky/elektrické systémy znamená typový výcvik na systémy avioniky a elektrické systémy pokryté, ale neomezuující se na kapitoly ATA (Air Transport Association) 22, 23, 24, 25, 27, 31, 33, 34, 42, 44, 45, 46, 73 a 77 nebo rovnocenné.
2. Provádění praktického výcviku může následovat po teoretických částech nebo může být integrovaný. Neměl by být ale prováděn před teoretickým výcvikem.
3. Obsah teoretického a praktického výcviku by:
- se měl zabývat různými částmi letadla, které představují konstrukci, zastavěné systémy/letadlové celky a kabinu; a
  - měl zahrnovat výcvik týkající se použití technických příruček, postupů údržby a vzájemného propojení s provozem letadla.

Proto by měl být založen na následujících částech:

- Typový návrh včetně souvisejících variant typového návrhu, nových technologií a technik;
- Zpětná vazba ohledně problémů v provozu, hlášení událostí, atd.;
- Důležité platné příkazy k zachování letové způsobilosti a servisní bulletiny;
- Známé problematiky lidských činitelů spojené s konkrétním typem letadla;
- Použití běžné a specifické dokumentace (je-li to použitelné, jako MMEL, AMM, MPD, TSM, SRM, WD, AFM, příručka nástrojů/nářadí), filosofie zjišťování a odstraňování závad, atd.;
- Znalosti palubních systémů hlášení údržby a podmínek zachování ETOPS, je-li to použitelné;
- Použití speciálních nástrojů a zkušebního vybavení a zvláštních postupů údržby, včetně částí kritických pro bezpečnost a bezpečnostních opatření;
- Důležité a kritické úkoly/aspekty týkající se MMEL, CDL, bezpečnosti palivových nádrží (FTS), položek omezujících letovou způsobilost (ALI), včetně omezení řízení konfigurace kritického návrhu (CDCCL), CMR a veškeré dokumentace instrukcí pro zachování letové způsobilosti (ICA), jako MRB, MPD, SRM, AMM, atd., je-li to použitelné.
- Činnosti a postupy údržby, které se mají dodržovat v důsledku zvláštních certifikačních požadavků, jako jsou (kromě jiných) RVSM (snížená minima vertikálního rozstupu) a NVIS (systémy snímání nočního vidění);
- Znalosti důležitých prohlídek a omezení, které odpovídají vlivům vnějších činitelů nebo provozním postupům, jako jsou teplé a studené podnebí, vítr, vlhkost, písek, odmrazování/ochrana proti námraze, atd.

Typový výcvik nemusí nezbytně zahrnovat všechny možné zákaznické možnosti odpovídající typové kvalifikaci popsané v Dodatku I k Části-66.

4. V typovém výcviku kategorie B1 by měl být zahrnut omezený výcvik systémů avioniky, protože práva kategorie B1 zahrnují práce na systémech avioniky vyžadující jednoduché zkoušky k prověření jejich provozuschopnosti.
5. V obou kategoriích typového výcviku B1 a B2 by měly být zahrnuty elektrické systémy.
6. Teoretický a praktický výcvik by se měl doplňovat a může být:



- Integrovaný nebo rozdělený;
- Podpořen použitím výcvikových pomůcek, jako jsou trenažéry, virtuální letadla, letadlové součásti, syntetická výcviková zařízení (STD), počítačová výcviková zařízení (CBT), atd.

### **AMC k odstavci 3.1(d) Dodatku III k Části-66 „Úrovně typového výcviku a zkoušky. Závěry na pracovišti“**

#### **Analýza výcvikových potřeb pro teoretickou část typového výcviku na letadlo**

1. Minimální délka trvání teoretické části kurzu výcviku pro získání typové kvalifikace, jak je popsána v Dodatku III k Části-66, byla určena na základě:
  - obecných kategorií letadel a minimálního zastavěného standardního vybavení;
  - odhadované průměrné doby trvání standardních kurzů poskytovaných v Evropě.
2. Cílem analýzy výcvikových potřeb (TNA) je přizpůsobit a odůvodnit délku trvání kurzu pro konkrétní typ letadla. To znamená, že TNA je hlavním podnětem k stanovení délky trvání kurzu, bez ohledu na to, zda je delší nebo kratší než minimální délka trvání popsána v Dodatku III k Části-66.

Ve zvláštním případě kurzů typového výcviku schválených na základě požadavků platných před účinností nařízení (EU) č. 1149/2011 (1. srpen 2012), které mají délku trvání teoretické části rovnou nebo delší, než je minimální délka uvedená v odstavci 3.1(c) Dodatku III k Části-66, je přijatelné, aby TNA pokrývala pouze rozdíly zavedené nařízením (EU) č. 1149/2011 v odstavci 3.1(e) „Obsah“ a kritéria uvedená v odstavci 3.1(d) „Odůvodnění délky trvání kurzů“ spojená s minimální docházkou a maximálním počtem hodin výcviku za den. Tato TNA může vést ke změně délky trvání teoretické části.

3. Obsah a délka trvání odvozené z TNA mohou být podpořeny analýzou držitele typového osvědčení.
4. Aby mohlo být schváleno takové snížení minimální délky trvání, mělo by být příslušným úřadem případ od případu provedeno vyhodnocení příslušné k typu letadla. Například, zatímco by bylo u teoretického kurzu pro letadlo kategorie velkých dopravních letadel, jako je A330 nebo B757 výjimečné, aby byla prokázána kratší než minimální délka trvání, nebylo by to nezbytně mimořádné v případě služebních (business) letadel pro všeobecné letectví (GA), jako jsou Learjet 45 nebo podobná letadla. Obvykle by TNA kurzu pro letadla GA měla prokázat, že kurz kratší délky splňuje požadavky.
5. Při zpracovávání TNA by mělo být vzato v úvahu následující:
  - a) TNA by měla zahrnovat analýzu určující všechny oblasti a části, kde je výcvik potřeba, stejně jako s tím související cíle výuky, s přihlédnutím k filosofii návrhu typu letadla, prostředí provozu, druh provozu a provozní zkušenosti. Analýza by měla být napsána takovým způsobem, který zajistí opodstatněné pochopení toho, které oblasti a části utváří základ kurzu tak, aby byly splněny cíle výuky.
  - b) Jako minimum by analýza výcvikových potřeb (TNA) měla brát v úvahu všechny použitelné části uvedené v odstavci 3.1 Dodatku III Části-66 a souvisejících AMC.
  - c) TNA by měla nastavit obsah kurzu s ohledem na cíle Dodatku III pro každou úroveň výcviku a předepsaná témata v tabulce teoretické části uvedené v odstavci 3.1 Dodatku III Části-66.
  - d) Pro každou kapitolu popsanou v tabulce teoretické části uvedené v odstavci 3.1 Dodatku III Části-66 by měla být zaznamenána odpovídající doba výcviku.

- e) Typické dokumenty, které se mají použít k určení oblastí a částí, kde je potřeba výcvik, obvykle mezi jinými zahrnují příručku pro údržbu letadla, zprávu MRB, CMR, omezení letové způsobilosti, příručku pro zjišťování a odstraňování závad, příručku pro opravy konstrukce draku, ilustrovaný katalog náhradních dílů, příkazy k zachování letové způsobilosti a servisní bulletiny.
- f) V průběhu analýza těchto dokumentů:
- By měl být brán ohled na následující typické činnosti:
    - Aktivace/opětovná aktivace;
    - Odstraňování/zástavba;
    - Zkoušení;
    - Provádění údržby;
    - Prohlídky, kontroly a opravy;
    - Zjišťování a odstraňování závad/diagnostika.
  - Z účelem určení specifických částí tvořících výcvikový kurz je přijatelné použít filtrovací metodu založenou na kritériích, jako jsou:
    - Četnost výskytu úkolu;
    - Otázky lidských činitelů spojené s úkolem;
    - Složitost úkolu;
    - Kritičnost a vliv úkolu na bezpečnost;
    - Praxe v provozu;
    - Nové a neobvyklé prvky návrhu (nepokryté Dodatkem I Části-66);
    - Podobnosti s jinými typy letadla;
    - Speciální zkoušky a nástroje/vybavení.
  - Je přijatelné řídit se přístupem založeným na:
    - Úkolech nebo skupinách úkolů; nebo
    - Systémech nebo podsystémech nebo letadlových celcích.
- g) TNA by měla:
- Určit cíle výuky pro každý úkol, skupinu úkolů, systém, podsystém nebo letadlový celek;
  - Spojit určené úkoly, které mají být vyučovány, s předpisovými požadavky (tabulka v odstavci 3.1 Dodatku III k Části-66);
  - Uspořádat výcvik do modulů v logickém sledu (přiměřená kombinace kapitol stanovených v Dodatku III Části-66);
  - Stanovit posloupnost výuky (v rámci učební hodiny a pro celou osnovu);
  - Určit rozsah informací a úroveň podrobností s ohledem na minimální úroveň, na niž by měla být témata vyučována v souladu s nastavenými cíli.
  - Zabývat se následujícím:
    - Popisem každého systému/letadlového celku, včetně konstrukce (kde je to použitelné);
    - Fungováním systému/letadlového celku, s přihlédnutím ke:
      - a. Složitosti systému (např. potřeba další poruchy v podsystémech, atd.);
      - b. Zvláštnostem návrhu, které mohou vyžadovat mnohem podrobnější prezentaci nebo mohou mít podíl na chybách údržby;
      - c. Normálnímu a nouzovému fungování;
      - d. Zjišťování a odstraňování závad;
      - e. Interpretacím indikací a nesprávných činností;
      - f. Použití příruček pro údržbu;

- g. Určení speciálních nástrojů a vybavení požadovaných pro provádění obsluhy a údržby letadla;
  - h. Postupům údržby;
  - i. Běžným prohlídkám, funkčním a provozním zkouškám, seřízením/nastavením, atd.
- Popisovat následující:
    - Instruktažní metody a vybavení, metody výuky a kombinování výukových metod k zajištění efektivitu výcviku;
    - Studijní dokumentaci/materiál pro výcvik údržby, který má žák dostat;
    - Diskuze pro usnadnění, porady s dotazy, dodatečný prakticky orientovaný výcvik, atd.;
    - Přípravu, je-li využívána;
    - Zdroje poskytovatele výcviku dostupné žákům.
- h) Je přijatelné rozlišovat mezi otázkami, které musí být vedeny instruktorem a otázkami, které mohou být předány prostřednictvím interaktivních simulačních výukových zařízení a/nebo pokryty prvky založenými na internetu. Podle toho bude rozdělená celková délka kurzu.
- i) Maximální počet hodin výcviku za den by pro teoretickou část typového výcviku neměl být více než 6 hodin. Hodina výcviku znamená 60 minut výuky bez jakýchkoliv přestávek, zkoušky, opakování, přípravy a návštěvy letadla. Ve výjimečných případech může příslušný úřad povolit odchylku od tohoto standardu, pokud je jasně odůvodněno, že navrhovaný počet hodin vychází z pedagogických zásad a zásad lidských činitelů. Tyto zásady jsou zvláště důležité v těch případech, kdy:
- Je teoretický a praktický výcvik prováděn zároveň;
  - Je zároveň prováděn výcvik a běžné povinnosti údržby/učňovská praxe.
- j) Minimální délka účasti účastníka výcviku pro splnění cílů kurzu by neměla být méně než 90 % hodin výuky teoretického výukového kurzu. Aby byla splněna minimální délka účasti, může být organizací k výcviku poskytován dodatečný výcvik. Pokud není splněna minimální účast stanovená pro kurz, nemělo by být vydáno osvědčení o uznání.
- k) TNA je živý proces a měl by být přezkoumávána/aktualizována na základě zpětné vazby z provozu, událostí v údržbě, příkazů k zachování letové způsobilosti, významných servisních bulletinů ovlivňujících činnosti údržby nebo vyžadujících nové odborné způsobilosti mechaniků, výstražných servisních bulletinů, zpětné vazby od účastníků výcviku nebo na základě spokojenosti zákazníků, vývoje dokumentace pro údržbu, jako jsou MRB, MPD, MM, atd. Četnost, s jakou by měla být TNA přezkoumávána/aktualizována, je ponechána na uvážení organizace vedoucí kurz.

POZNÁMKA: Zkouška není součástí TNA. Ale měla by být připravena v souladu s cíli výuky popsanými v TNA.

### **AMC k odstavcům 1(b), 3.2 a 4.2 Dodatku III k Části-66 „Úrovně typového výcviku a zkoušky. Závěry na pracovišti“**

#### **Praktická část typového výcviku na letadlo**

1. Praktický výcvik může zahrnovat výuku v učebně nebo na simulátorech, ale část praktického výcviku by měla být prováděna ve skutečném prostředí údržby nebo výroby.
2. Úkoly by měly být vybrány kvůli jejich četnosti, složitosti, různorodosti, bezpečnosti, kritičnosti, novosti, atd. Vybrané úkoly by měly pokrývat všechny kapitoly popsané v tabulce uvedené v odstavci 3.2 Dodatku III k Části-66.

3. Délka trvání praktického výcviku by měla zaručovat, že je dokončen obsah výcviku požadovaný odstavcem 3.2 Dodatku III k Části-66.

Avšak u letounů s MTOM rovnou 30 000 kg nebo vyšší by délka trvání praktické části kurzu výcviku pro získání typové kvalifikace neměla být menší než dva týdny, pokud kratší doba nespĺňuje cíle výcviku a příslušnému úřadu není odůvodněno zohlednění pedagogických aspektů (maximální délka trvání za den).

4. Organizace zajišťující praktickou část typového výcviku by měla účastníkům poskytnout rozvrh nebo plán naznačující seznam úkolů, které mají být prováděny za instruktáže nebo dohledu. Do deníku by měl být o provedených úkolech učiněn záznam, který by měl být proveden tak, že každý úkol nebo skupina úkolů může být stvrzena podpisem určené hodnotící osoby. Formát deníku a jeho použití by měly být jasně definovány.
5. V odstavci 4.2 Dodatku III k Části-66 výraz „určené hodnotící osoby s potřebnou kvalifikací“ znamená, že by hodnotící osoby měly prokázat výcvik a praxi v procesu hodnocení, které provádějí, a měly by být k tomuto oprávněny danou organizací.

Další poradenský materiál týkající se hodnocení a určených hodnotících osob je uveden v Dodatku III k AMC k Části-66.

6. Praktická část (pro pohonnou jednotku a systémy avioniky) výcviku pro získání typové kvalifikace může být subdodavatelsky zajišťována organizací oprávněnou podle Části-147 v souladu s jejím systémem jakosti a podle ustanovení bodu 147.A.145(d)3 a odpovídajícího poradenského materiálu.

#### **AMC k odstavci 1(c) Dodatku III k Části-66 „Úrovně typového výcviku a zkoušky. Zácviik na pracovišti“**

##### **Rozdílový výcvik**

Za účelem zápisu typové kvalifikace do průkazu způsobilosti k údržbě letadla není pro různé varianty v rámci stejné typové kvalifikace na letadlo (jak jsou stanoveny v Dodatku I k AMC k Části-66) vyžadován schválený rozdílový výcvik.

To však nutně neznamená, že není před tím, než může být organizací k údržbě vydáno oprávnění osvědčujícího personálu (viz AMC 66.A.20(b)3) vyžadován žádný výcvik.

#### **AMC k oddílu 5 Dodatku III k Části-66 „Úrovně typového výcviku a zkoušky. Zácviik na pracovišti“**

##### **Úroveň typové zkoušky**

Tento oddíl 5 „Úroveň typové zkoušky“ neplatí pro zkoušku prováděnou jako součást typového výcviku. Tento oddíl platí pouze pro ty případy, kdy je typová zkouška prováděna jako náhrada za typový výcvik.

#### **AMC k oddílu 6 Dodatku III k Části-66 „Úrovně typového výcviku a zkoušky. Zácviik na pracovišti“**

##### **Zácviik na pracovišti (OJT)**

1. „Organizace k údržbě řádně oprávněná k údržbě konkrétního typu letadla“ znamená organizaci k údržbě oprávněnou podle Části-145 nebo M.A. Hlavy F, která má pro dané letadlo kvalifikaci A.

2. OJT by měl zahrnovat dohled jeden na jednoho a měl by obnášet předvedení skutečných pracovních úkolů na letadlech/letadlových celcích, pokrývajících úkoly traťové údržby a/nebo údržby na základně.
3. Využití simulátorů pro OJT by nemělo být povoleno.
4. OJT by měl pokrývat nejméně 50 % úkolů uvedených v Dodatku II k AMC k Části-66. Z každého odstavce seznamu Dodatku II by měly být vybrány alespoň nějaké úkoly. Úkoly by měly být vybrány z těch, které jsou použitelné pro typ letadla a (pod)kategorii průkazu způsobilosti, která se požaduje. Pokud jsou relevantní, je možné jako náhradu zvážit jiné úkoly, než jsou v Dodatku II. Obvykle, vedle různorodosti a složitosti, by měly být úkoly OJT vybrány kvůli své četnosti, bezpečnosti, novosti, atd.
5. Až 50 % požadovaného OJT může být provedeno před tím, než začne teoretický typový výcvik na letadle.
6. Organizace zajišťující zácvik na pracovišti by měla účastníkům poskytnout rozvrh nebo plán naznačující seznam úkolů, které mají být prováděny pod dohledem. Do deníku by měl být o provedených úkolech učiněn záznam, který by měl být proveden tak, že každý úkol nebo skupina úkolů je stvrzena podpisem odpovídající dozorcující osoby. Formát deníku a jeho použití by mělo být jasně definováno.
7. Co se týče každodenního dohledu programu OJT v organizaci oprávněné k údržbě a role dozorcující osoby (dozorcující osob), mělo by být zváženo následující:
  - Je dostačující, aby dokončení jednotlivých úkolů OJT bylo potvrzeno přímo dozorcující osobou (dozorcujícími osobami), aniž by bylo potřeba přímé vyhodnocení hodnotící osoby.
  - Během provádění každodenního OJT se dohled zaměřuje na sledování celkového procesu, včetně dokončení úkolu, použití příruček a postupů, dodržování bezpečnostních opatření, upozornění a doporučení a přiměřeného chování v prostředí údržby.
  - Dozorcující osoba (osoby) by měla(y) osobně sledovat prováděnou práci, aby byla zajištěna jistá úplnost a měla(y) by být okamžitě dostupná(é) pro konzultaci, pokud je během provádění OJT potřeba.
  - Dozorcující osoba (osoby) by měla(y) úkoly údržby stvrdit podpisem a uvolnit, protože účastník výcviku ještě není k tomuto kvalifikován.
  - Dozorcující osoba (osoby) by proto měla(y):
    - mít práva osvědčujícího nebo podpůrného personálu odpovídající úkolům OJT;
    - být pro vybrané úkoly odborně způsobilá(é);
    - být zaměřená(é) na bezpečnost;
    - být schopná(é) vyučovat (nastavování cílů, podávání výcviku, provádění dohledu, hodnocení, zvládnutí reakcí účastníka výcviku a kulturních problémů, objektivní a pozitivní řízení porad s rozбором práce, určování potřeby zvláštního výcviku nebo přeorientování výcviku, podávání hlášení, atd.);
    - být určená(é) organizací oprávněnou k údržbě k provádění dohledu.
8. Co se týče hodnotící osoby, mělo by být zváženo následující:
  - Funkce hodnotící osoby, jak je popsáno v oddílu 6 Dodatku III k Části-66, je provádět konečné hodnocení dokončeného OJT. Toto hodnocení zahrnuje potvrzení ukončení požadované škály a množství OJT a mělo by být založeno na hlášeních a zpětné vazbě dozorcující osoby (dozorcující osob).

- V oddílu 6 Dodatku III k Části-66 výraz „určená hodnotící osoba s příslušnou kvalifikací“ znamená, že by hodnotící osoba měla prokázat výkon a praxi v procesu hodnocení, které provádí, a měla by být k tomuto oprávněna danou organizací.

Další poradenský materiál týkající se hodnocení a určených hodnotících osob je uveden v Dodatku III k AMC k Části-66.

9. Postupy pro OJT by měly být zahrnuty ve výkladu/příručce organizace oprávněné k údržbě (Hlava 3.15, jak je naznačeno v AMC 145.A.70(a)).

Avšak vzhledem k tomu, že tyto postupy v příručce/výkladu jsou schvalovány příslušným úřadem organizace k údržbě a poskytování výcviku není jedním z práv organizace k údržbě, mohou být použity pouze, pokud je úřad vydávající průkazy způsobilosti stejný jako příslušný úřad organizace k údržbě. V ostatních případech je na úřadě vydávajícím průkazy způsobilosti, aby rozhodl, zda pro účel schvalování OJT tyto postupy uznává (viz AMC 66.B.115).

### **AMC k Dodatku III k Části-66 „Úrovně typového výcviku a zkoušky. Závěry na pracovišti“**

#### **Typový výcvik na letadlo a závěry na pracovišti**

Poskytovatelé teoretického a praktického výcviku, stejně jako poskytovatelé OJT si mohou v případě, kdy je výcvik poskytován žákům, kteří nejsou zvládnutí v jazyce používaném ve studijních materiálech pro výcvik, sjednat služby jazykového překladatele. Avšak je i nadále nezbytné, aby žáci rozuměli veškeré související dokumentaci pro údržbu.

Během provádění zkoušek a hodnocení by měla být podpora překladatele omezena na překlad otázek, ale neměla by poskytovat objasnění nebo pomoc ve vztahu k těmto otázkám.

## DODATKY K AMC k ČÁSTI-66

### DODATEK I

#### Typové kvalifikace na letadlo pro průkazy způsobilosti k údržbě podle Části-66

Použitím následujících typových kvalifikací letadel bude zajištěn společný standard ve všech členských státech.

Zahrnutí typu letadla do seznamu neznamená, že pro daný typ letadla již bylo vystaveno typové osvědčení podle základního nařízení a jeho prováděcích pravidel.

V zájmu zachování aktuálnosti a úplnosti tohoto seznamu typových kvalifikací by měla být jakákoliv relevantní informace nejprve předána Agentuře prostřednictvím následujícího odkazu:

<http://easa.europa.eu/webgate/rulemaking-enquiry/>

#### Poznámky:

- Pokud je tímto rozhodnutím zavedena modifikace pro typovou kvalifikaci na letadlo nebo pro označení motoru v kvalifikaci, která se dotýká již vydaných průkazů způsobilosti, kvalifikace pro průkazy způsobilosti AML mohou být modifikovány při následující obnově nebo když je průkaz způsobilosti opětovně vydáván, nebo existuje nutný důvod k modifikaci průkazu.

#### V následujících tabulkách:

- Sloupec „*Držitel TC*“ obsahuje držitele typového osvědčení (TC), jak je uveden v příloze k typovému osvědčení (TCDS) (EASA, FAA nebo jiném).
- Pro zapsání jednotlivých kvalifikací v průkazech způsobilosti podle Části-66 by měla být použita pouze označení uvedená v sloupci „*Zápis typové kvalifikace podle Části-66*“.

#### LETOUNY SKUPINY 1

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
328 Support Services	328-100 series		Dornier 328-100 (PWC PW119)
	328-300 series		Dornier 328-300 (PWC PW306)
AIR TRACTOR	AT-802 Series		Air Tractor AT-800 Series (PWC PT6)
AIRBUS	A300 B1 A300 B2-1A A300 B2-1C A300 B2-202 A300 B2-203 A300 B2K-3C A300 B4-102 A300 B4-103 A300 B4-203 A300 B4-2C A300 C4-203 A300 F4-203		Airbus A300 basic model (GE CF6)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	A300 B2-320 A300 B4-120 A300 B4-220		Airbus A300 basic model (PW JT9D)
	A300 B4-601 A300 B4-603 A300 B4-605 R A300 C4-605 R Variant F A300 F4-605 R		Airbus A300-600 (GE CF6)
	A300 B4-622 A300 B4-622 R A300 F4-622 R		Airbus A300-600 (PW 4000)
	A300 B4-620 A300 C4-620		Airbus A300-600 (PW JT9D)
	A300F4-608ST	Beluga	Airbus A300-600ST (GE CF6)
	A310-203 A310-203 C A310-221 A310-304 A310-308		Airbus A310 (GE CF6)
	A310-324 A310-325		Airbus A310 (PW 4000)
	A310-204 A310-222 A310-322		Airbus A310 (PW JT9D)
	A318-120 series		Airbus A318 (PW 6000)
	A318-110 series A319-110 series A320-111 A320-210 series A321-110 series A321-210 series		Airbus A318/A319/A320/A321 (CFM56)
	A319-130 series A320-230 series A321-130 series A321-230 series		Airbus A319/A320/A321 (IAE V2500)
	A330-200 series A330-300 series		Airbus A330 (GE CF6)
	A330-220 series A330-320 series		Airbus A330 (RPW 4000)
	A330-240 series A330-340 series		Airbus A330 (RR RB 211 Trent 700)
	A340-210 series A340-310 series		Airbus A340 (CFM56)



Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66	
	A340-540 series A340-640 series		Airbus A340 (RR RB 211 Trent 500)	
	A350-900 series		Airbus A350 (RR Trent XWB)	
	A380-860 series		Airbus A380 (EA GP7200)	
	A380-840 series		Airbus A380 (RR RB 211 Trent 900)	
AIRCRAFT INDUSTRIES	L-410 M/UVP	Turbolet	Let L-410 (Walter M601)	
	L-410 UVP-E	Turbolet		
	L-410 UVP-E20	Turbolet		
	L-410 UVP-E20 CARGO	Turbolet		
	L-410 UVP-E9	Turbolet		
	L-410 UVP-ELW	Turbolet		
	L-410 UVP-LW	Turbolet		
L-420		Let L-420 (Walter M601)		
ALENIA AERONAUTICA	C-27J		Alenia C-27 (Allison/RR AE2100)	
ANTONOV	AN-26 AN-26B		Antonov AN26 (Ivchenko AI-24)	
ATR-GIE Avions de Transport Régional	ATR 42-200 ATR 42-300 ATR 42-320		ATR 42-200/300 series (PWC PW120)	
	ATR 42-400 ATR 42-500 ATR 42-500 ATR 72-212 A ATR 72-212 A	42-500 42-600 72-500 72-600	ATR 42-400/500/72-212A (PWC PW120)	
	ATR 72-101 ATR 72-102 ATR 72-201 ATR 72-202 ATR 72-211 ATR 72-212		ATR 72-100/200 series (PWC PW120)	
	BAE SYSTEMS	BAe ATP		ATP (PWC PW120)
	AVRO 146-RJ100 AVRO 146-RJ115 AVRO 146-RJ70 AVRO 146-RJ85 BAe 146 Series 100 BAe 146 Series 200 BAe 146 Series 300			BAe 146/ AVRO 146-RJ (Honeywell ALF500 Series)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	HP.137 Jetstream Mk.1 HP.137 Jetstream Mk.1	Jetstream 1  Jetstream 2	HP.137 (Turbomeca Astazou)
	HS 748 Series 2A HS 748 Series 2B HS.748 Series 1 HS.748 Series 2		HS748 (RRD Dart)
	Jetstream 200		Jetstream 200 (Turbomeca Astazou)
	Jetstream 3100 Jetstream 3200	Jetstream 31 Jetstream 32/32EP	Jetstream 31/32 (Honeywell TPE331)
	Jetstream 4100		Jetstream 41 (Honeywell TPE331)
	BERIEV Aircraft Company	Be-200ES-E	
B-N GROUP Ltd. (Britten-Norman)	BN2T/-2/-2R/- 4R/-4S	Turbine Islander	Britten-Norman BN2T Series (RR Corp 250)
BOEING COMPANY	B707-200 B707-200B B707-300 Series		Boeing 707 (PW JT4)
	B707-400 Series		Boeing 707 (RR Conway)
	B707-100 B707-100B B707-100B B707-300B Series B707-300C Series B720 B720B	Long Body Long Body Short Body	Boeing 707/720 (PW JT3D)
	B727 Series B727-100 Series B727-100C Series B727-200 Series B727C Series		Boeing 727 (PW JT8D)
	B737-100 B737-200 B737-200C		Boeing 737-100/200 (PW JT8D)
	B737-300 B737-400 B737-500		Boeing 737-300/400/500 (CFM56)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	B737-600 B737-700 B737-800 B737-900 B737-900ER		Boeing 737-600/700/800/900 (CFM56)
	B747-100		Boeing 747-100 (PW JT9D)
	B747-200B B747-200C B747-200F B747-300		Boeing 747-200/300 (GE CF6)
	B747-200B B747-200C B747-200F B747-300		Boeing 747-200/300 (PW JT9D)
	B747-200B B747-200C B747-200F B747-300		Boeing 747-200/300 (RR RB211)
	B747-400 B747-400F/SF(BCF)		Boeing 747-400 (GE CF6)
	B747-400 B747-400F/SF(BCF)		Boeing 747-400 (PW 4000)
	B747-400 B747-400F/SF(BCF)		Boeing 747-400 (RR RB211)
	B747-8F B747-8I	Freighter Intercontinental	Boeing 747-8 (GE GEnx)
	B747SP		Boeing 747SP (PW JT9D)
	B747SP		Boeing 747SP (RR RB211)
	B757-200 B757-200PF B757-300		Boeing 757-200/300 (PW 2000)
	B757-200 B757-200PF B757-300		Boeing 757-200/300 (RR RB211)
	B767-200 B767-300		Boeing 767-200/300 (PW 4000)
	B767-200 B767-300		Boeing 767-200/300 (PW JT9D)
	B767-200 B767-300 B767-300F B767-400ER		Boeing 767-200/300/400 (GE CF6)
	B767-300		Boeing 767-300 (RR RB211)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	B777-200 B777-200LR B777-300ER B777F	Freighter	Boeing 777-200/300 (GE 90)
	B777-200 B777-300		Boeing 777-200/300 (PW 4000)
	B777-200 B777-300		Boeing 777-200/300 (RR RB211 Trent 800)
	B787-8 Boeing	Dreamliner	787-8 (GE GENx)
	B787-8	Dreamliner	Boeing 787-8 (RR RB 211 Trent 1000)
BOMBARDIER	BD-100-1A10	Challenger 300	Bombardier BD-100-1A10 (Honeywell AS907)
	BD-700-1A10 BD-700-1A11	Global Express Global 5000	Bombardier BD-700 Series (RRD BR710)
	CL600-1A11	Challenger 600	Bombardier CL-600-1A11 (Honeywell ALF502)
	CL-600-2A12 (601 Variant) CL-600-2B16 (601-3A Variant) CL-600-2B16 (601-3R Variant)	Challenger 601  Challenger 601-3A Challenger 601-3R	Bombardier CL-600-2A12/-2B16 (variant CL 601/601-3A/3R) (GE CF34)
	CL-600-2B16 (CL 604 Variant) CL-600-2B16 (CL 604 Variant)	Challenger-604 (MSN < 5701) Challenger-605 (MSN > 5701)	Bombardier CL-600-2B16 (variant CL 604) (GE CF34)
	CL-600-2C10  CL-600-2D15  CL-600-2D24  CL-600-2E25	Regional Jet Series 700/701/702  Regional Jet Series 705  Regional Jet Series 900  Regional Jet Series 1000	Bombardier CL-600-2C10/-2D15/-2D24/-2E25 (GE CF34)
	DHC-8-101 DHC-8-102 DHC-8-103 DHC-8-106 DHC-8-201 DHC-8-202 DHC-8-301 DHC-8-311 DHC-8-314 DHC-8-315	DHC-8 Series 100 DHC-8 Series 100 DHC-8 Series 100 DHC-8 Series 100 DHC-8 Series 200 DHC-8 Series 200 DHC-8 Series 300 DHC-8 Series 300 DHC-8 Series 300 DHC-8 Series 300	Bombardier DHC-8-100/200/300 (PWC PW 120)
	DHC-8-400 DHC-8-401 DHC-8-402	DHC-8 Series 400 DHC-8 Series 400 DHC-8 Series 400	Bombardier DHC-8-400 (PWC PW150)
	CL-215-1A10		Canadair CL-215 (PW R2800)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	CL-215-6B11 (CL-215T Variant)		Canadair CL-215 (PWC PW120)
	CL-215-6B11 (CL-415 Variant)		Canadair CL-415 (PWC PW123)
CESSNA AIRCRAFT Company	401/402		Cessna 401/402 (Continental)
	404		Cessna 404 (Continental)
	411		Cessna 411 (Continental)
	414		Cessna 414 (Continental)
	421		Cessna 421 (Continental)
	425	Corsair/ Conquest I	Cessna 425 (PWC PT6)
	441		Cessna 441 (Honeywell TPE331)
	500 501	Citation/ Citation I Citation I	Cessna 500/ 501/551 (PWC JT15D)
	510		Cessna 510 (PWC PW615)
	525 525A	Citation Jet CJ1 Citation Jet CJ2	Cessna 525/525A (Williams FJ 44)
	525B 525C	Citation Jet CJ3 Citation Jet CJ4	Cessna 525B/C (Williams FJ 44)
	550 560 560 S550	Citation II Citation V Citation Ultra Citation S/II	Cessna 550/560 (PWC JT15D)
	550 560 560	Citation Bravo Citation Encore Citation Encore +	Cessna 550/560 (PWC PW530/535)
	560 XLS 560 XLS+ 560 XL	Citation XLS Citation XLS+ Citation Excel	Cessna 560XL/XLS (PWC PW545)
	650 650	Citation III, VI Citation VII	Cessna 650 (Honeywell TFE731)
	680	Sovereign	Cessna 680 (PWC PW306)
	750	Citation X	Cessna 750 (RR Corp AE3007C)
DASSAULT AVIATION	Falcon 10		Falcon 10 (Honeywell TFE731)
	Fan Jet Falcon	(Basic) Fan Jet Falcon	Falcon 20 (GE CF700)
	Fan Jet Falcon Series C		
	Fan Jet Falcon Series D		
	Fan Jet Falcon Series E		
	Fan Jet Falcon Series F		

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	Fan Jet Falcon Series G Mystère Falcon 200 Mystère Falcon 20GF		Falcon 200 (Honeywell ATF 3-6)
	Falcon 2000		Falcon 2000 (CFE 738)
	Falcon 2000EX		Falcon 2000EX (PWC PW308)
	Falcon 2000EX Falcon 2000EX Falcon 2000EX	F2000EX EASy F2000DX F2000LX	Falcon 2000EX EASy (PWC PW308)
	Mystère Falcon 20-C5 Mystère Falcon 20-D5 Mystère Falcon 20-E5 Mystère Falcon 20-F5		Falcon 20-5 (Honeywell TFE731)
	Mystère Falcon 50		Falcon 50 (Honeywell TFE731)
	Mystère Falcon 50	F50EX	Falcon 50EX (Honeywell TFE731)
	Falcon 7X		Falcon 7X (PWC PW307A)
	Mystère Falcon 900 Mystère Falcon 900	F900B	Falcon 900 (Honeywell TFE731)
	Mystère Falcon 900	F900C	Falcon 900C (Honeywell TFE731)
	Falcon 900EX		Falcon 900EX (Honeywell TFE731)
	Falcon 900EX Falcon 900EX Falcon 900EX	F900EX EASy F900DX F900LX	Falcon 900EX EASy (Honeywell TFE731)
DORNIER Seastar	Seastar CD2		Dornier Seastar CD2 (PWC PT6)
EADS CASA	C-212-CB C-212-CC C-212-CD C-212-CE C-212-CF C-212-DD C-212-DF C-212-EE C-212-VA	Aviocar Aviocar Aviocar Aviocar Aviocar Aviocar Aviocar Aviocar Aviocar	CASA C-212 (Honeywell TPE331)
	C-212-DE	Aviocar	CASA C-212 (PWC PT6)
	C-295		CASA C-295 (PWC PW127)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	CN-235 CN-235-100 CN-235-200 CN-235-300		CASA CN-235 (GE CT7)
ECLIPSE AEROSPACE Inc.	EA500		Eclipse EA500 (PWC PW610)
EMBRAER	EMB-110P1 EMB-110P2	Bandeirante Bandeirante	Embraer EMB-110 (PWC PT6)
	EMB-121A EMB-121A1	Xingu I Xingu II	Embraer EMB-121 (PWC PT6)
	EMB-120 EMB-120ER EMB-120RT	Brasilia Brasilia Brasilia	Embraer EMB-120 (PWC PW110 Series)
	EMB-135BJ  EMB-135ER EMB-135LR EMB-145 EMB-145EP EMB-145ER EMB-145EU EMB-145LR EMB-145LU EMB-145MK EMB-145MP	Legacy 600 Legacy 650	Embraer EMB-135/145 (RR Corp AE3007A)
	EMB-500	Phenom 100	Embraer EMB-500 (PWC PW617)
	EMB-505	Phenom 300	Embraer EMB-505 (PWC PW535)
	ERJ 170-100 LR ERJ 170-100 STD ERJ 170-200 LR ERJ 170-200 STD	ERJ-170 ERJ-170  ERJ-175 ERJ-175	Embraer ERJ-170 Series (GE CF34)
	ERJ 190-100 ECJ ERJ 190-100 IGW ERJ 190-100 LR ERJ 190-100 SR ERJ 190-100 STD ERJ 190-200 IGW ERJ 190-200 LR ERJ 190-200 STD	Lineage 1000  ERJ-190 AR  ERJ-190 ERJ-190 ERJ-190  ERJ-195 AR  ERJ-195 ERJ-195	Embraer ERJ-190 Series (GE CF34)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
MARYLAND AIR INDUSTRIES (FOKKER-FAIRCHILD)	F-27A to -M FH-227 FH-227B FH-227C FH-227D FH-227E		Fokker F27/Fairchild F-27/FH-227 (RRD Dart)
FOKKER SERVICES	F27 Mark 100 F27 Mark 200 F27 Mark 300 F27 Mark 400 F27 Mark 500 F27 Mark 600 F27 Mark 700	Friendship Friendship Friendship Friendship Friendship Friendship Friendship	
FOKKER SERVICES	F27 Mark 050 F27 Mark 0502 F27 Mark 0604	Fokker 50 Fokker 50 Fokker 60	Fokker 50/60 Series (PWC PW 125/127)
	F28 Mark 0070 F28 Mark 0100	Fokker 70 Fokker 100	Fokker 70/100 (RRD Tay)
	F28 Mark 1000 F28 Mark 1000C F28 Mark 2000 F28 Mark 3000 F28 Mark 3000C F28 Mark 3000R F28 Mark 3000RC F28 Mark 4000	Fellowship Fellowship Fellowship Fellowship Fellowship Fellowship Fellowship Fellowship	Fokker F28 Series (RRD Spey)
GOMOLZIG			Dornier Do 28 (Walter M601)
GOVERNMENT AIRCRAFT FACTORIES (ASTA)	N22/N22A to N22S N24/N24A		Nomad N22/24 Series (RR Corp 250)
GROB Luft- und Raumfahrt			Grob G 520 Series (Honeywell TPE331)
GULFSTREAM AEROSPACE Corporation	G-1159 G-1159A G-1159B	Gulfstream II Gulfstream IIB Gulfstream III	Gulfstream G-1159 Series (RRD Spey)
	G-159	Gulfstream I	Gulfstream G-159 (RRD Dart)
	GIV (G300) GIV (G400) G-IV/GIV-SP	Gulfstream G300 Gulfstream G400 Gulfstream G-IV/GIV-SP	Gulfstream G-IV Series (RRD Tay)
	GIV-X (G350) GIV-X (G450)	Gulfstream G350 Gulfstream G450	Gulfstream GIV-X Series (RRD Tay)
	GV	Gulfstream GV	Gulfstream GV basic model (RRD BR710)
	GV-SP (G500) GV-SP (G550)	Gulfstream G500 Gulfstream G550	Gulfstream GV-SP Series (RRD BR710)



Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
GULFSTREAM AEROSPACE LP (GALP) c/o Israel Aircraft Industries	1125 Westwind Astra Astra SPX G100	Gulfstream 100	Gulfstream (IAI) 100/1125/Astra SPX (Honeywell TFE731)
GULFSTREAM AEROSPACE LP (GALP) c/o Israel Aircraft Industries	Gulfstream 200/ IAI Galaxy	Galaxy 200	Gulfstream (IAI) 200/Galaxy (PWC PW306)
	Gulfstream G150	Gulfstream G150	Gulfstream (IAI) G150 (Honeywell TFE731)
HAWKER BEECHCRAFT Corporation	65-90 65-A90 65-A90-1 65-A90-2 65-A90-4 B90 C90 C90A C90GT C90GTi E90 F90 H90	King Air	Beech 90 Series (PWC PT6)
	200/A200 200C/A200C 200CT/A200CT 200T B200 B200C B200CGT B200CT B200GT B200T		Beech 200 Series (PWC PT6)
	390	Premier 1, 1A	Beech 390 (Williams FJ44)
	99 100 99A A100 A100A/C A99 A99A B99 C99	King Air  King Air King Air Airliner Airliner Airliner Airliner	Beech 99/100 Series (PWC PT6)
	B100		Beech B100 (Honeywell TPE331)
	1900 1900C 1900D	Airliner Airliner Airliner	Beech 1900 (PWC PT6)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	300 300LW B300 B300C	Super King Air Super King Air Super King Air 350 Super King Air 350 C	Beech 300 Series (PWC PT6)
	400 400A 400T MU-300 MU-300-10	Beechjet Beechjet (Hawker 400XP) Beechjet Diamond I/IA Diamond II	Beech 400/Mitsubishi MU-300 (PWC JT15)
	BH.125 series 400 BH.125 series 600 DH.125 series 1 DH.125 series 3 DH.125 series 400 HS.125 series 1 HS.125 series 3 HS.125 series 400 HS.125 series 600 HS.125 series F3 HS.125 series F400 HS.125 series F600	"Beechcraft Hawker" "Beechcraft Hawker" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley"	BAe 125 Series (RR Viper)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	BAe.125 series 800 BH.125 series 400 BH.125 series 600 DH.125 series 1 DH.125 series 3 DH.125 series 400 Hawker 800 HS.125 series 3 HS.125 series 600 HS.125 series 700 HS.125 series F3 HS.125 series F400 HS.125 series F600	"Beechcraft Hawker" "Beechcraft Hawker" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley"	BAe 125 Series /700/800 (Honeywell TFE731)
	BAe.125 series 1000A/B Hawker 1000		BAe 125 Series 1000 (PWC PW305)
	Hawker 750 Hawker 800XP Hawker 850XP Hawker 900XP	Hawker 750 Hawker 800XP Hawker 850XP Hawker 900XP	BAe 125 Series 750/800XP/850XP/900XP (Honeywell TFE731)
	4000	Hawker 4000	Hawker 4000 (PWC PW308)
ISRAEL AIRCRAFT INDUSTRIES	IAI 1121 IAI 1121A IAI 1121B IAI 1123	Jetcommander Jetcommander Jetcommander Commodore Jet	IAI 1121/1123 (GE CJ610)F
	IAI 1124 IAI 1124A	Westwind Westwind	IAI 1124 (Honeywell TFE731)
KELOWNA (Convair)	440		Convair 580 (RR Corp 501)
LEARJET	LJ 23		Learjet 23 (GE CJ610)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	24 /24A 24B / 24B-A 24C 24D / 24D-A 24E 24F / 24F-A 25 25A 25B 25C 25D 25F		Learjet 24/25 (GE CJ610)
	31 / 31A		Learjet 31 (Honeywell TFE731)
	35 / 35A 36 / 36A		Learjet 35/36 (Honeywell TFE731)
	55 / 55B / 55C		Learjet 55 (Honeywell TFE731)
	Learjet 60	LJ60 LJ60XR	Learjet 60 (PWC PW305)
	Learjet 40 Learjet 45	LJ45 LJ40XR LJ45 LJ 45XR	Learjet Model 45 (Honeywell TFE731)
LOCKHEED MARTIN Corporation	1329-25	JetStar II	Lockheed 1329 (Honeywell TFE731)
	1329-23D	JetStar	Lockheed 1329 PW (PW JT12)
	Model 188C Model L188A	Electra Electra	Lockheed 188 (RR Corp 501)
	382G	Hercules	Lockheed 382 (RR Corp 501)
	L-1011-385-1 L-1011-385-1-15 L-1011-385-3	TriStar TriStar TriStar	Lockheed L-1011 (RR RB211)
M7 AEROSPACE	SA-26-T		Fairchild SA26-T (PWC PT6)
	SA26AT		Fairchild SA26 AT (Honeywell TPE331)
	SA226-AT SA226-T SA226-T(B) SA226-TC		Fairchild SA226 (Honeywell TPE331)
	SA227-AC SA227-AT SA227-BC SA227-CC SA227-DC SA227-TT	Swearingen Metro  Swearingen Metro	Fairchild SA227 Series (Honeywell TPE331)
	SA227-PC	Swearingen Metro	Fairchild SA227 Series (PWC PT6)
McDONNELL DOUGLAS Corporation	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F		DC-10/MD-10 (GE CF6)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	DC-8 Series 70 DC-8 Series 70F		DC-8 (CFM56)
	DC-8 Series 50 DC-8 Series 60 DC-8 Series 60F DC-8F		DC-8 (PW JT3D)
	DC-8 Series 40		DC-8 (RR Conway)
	DC-9-10 Series DC-9-20 Series DC-9-30 Series DC-9-40 Series DC-9-50 Series		DC-9 (PW JT8D)
	717-200		MD 717-200 (RRD BR700-715)
	MD-11 MD-11F		MD-11 (GE CF6)
	MD-11		MD-11 (PW 4000)
	DC-9-81 (MD-81) Series DC-9-82 (MD-82) Series DC-9-83 (MD-83) Series DC-9-87 (MD-87) Series MD-88	MD-81 MD-82 MD-83 MD-87	MD-80 Series (PW JT8D)
	MD-90 Series		MD-90 (IAE V2500)
	MITSUBISHI Heavy Industries	MU-2B-26A MU-2B-36A MU-2B-40 MU-2B-60	
PIAGGIO Aero Industries	P.166 DP1		Piaggio P166 (PWC PT6)
	P180 P180	Avanti Avanti II	Piaggio P180 Avanti/Avanti II (PWC PT6)
PILATUS AIRCRAFT	PC-12 PC-12/45 PC-12/47 PC-12/47E		Pilatus PC-12 (PWC PT6)
PIPER AIRCRAFT	PA31T až T3	Cheyenne	Piper PA-31T Series (PWC PT6)
	PA-42-1000	Cheyenne 400LS	Piper PA-42 (Honeywell TPE-331)
	PA-42 PA-42-720 PA-42-720R	Cheyenne III Cheyenne IIIA	Piper PA-42 (PWC PT6)
	PA-46-500TP	Malibu Meridian	Piper PA-46-500TP (PWC PT6)
POLSKIE ZAKLADY LOTNICZE	PZL M28 00 PZL M28 02 PZL M28 05		PZL M 28 (PWC PT6)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
REIMS AVIATION	F 406	Caravan II	Reims-Cessna F 406 (PWC PT6)
RUAG Aerospace Services GmbH	DO 28 D-6 Dornier 128-6		Dornier Do 28 Series (PWC PT6)
	228-100 series 228-200 series		Dornier 228 (Honeywell TPE331)
SAAB AB, SAAB Aerosystems	340A(SF340A)	Saab-Fairchild 340A	Saab (SF) 340 (GE CT7)
	340B 2000		Saab 2000 (RR Corp AE2100)
SABRELINER Corporation	NA-265-65		Sabreliner NA-265 (Honeywell TFE731)
	NA-265-65		Sabreliner NA-265 (PW JT12)
SHORT BROTHERS	Skyvan		Shorts SC7 (Honeywell TPE331)
	SD3-30	Variant 200	Shorts SD3 Series-30/SD3-60 (PWC PT6)
	SD3-60	Variant 200	
	SD3-60 SHERPA	Variant 200	
SD3-SHERPA	Variant 200		
SOCATA	TBM 700 A TBM 700 B TBM 700 C1 TBM 700 C2 TBM 700 N	TBM 850	Socata TBM 700/850 (PWC PT6)
TUPOLEV PSC	TU 204-120CE		Tupolev TU 204 (RR RB211)
TWIN COMMANDER AIRCRAFT Corporation	681 690 695 680-T 680-V 680-W 690A 690B 690C 690D 695A 695B		Twin Commander 680/681/690/695 Series (Honeywell TPE331)
VIKING AIR (Bombardier) (De Havilland)	DHC-6-1 DHC-6-100/110 DHC-6-200/210 DHC-6-300/310/320 DHC-6-400	Twin Otter	De Havilland DHC-6 (PWC PT6)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	DHC-7-100 DHC-7-101 DHC-7-102 DHC-7-103 DHC-7-110 DHC-7-111		De Havilland DHC-7 (PWC PT6)
VULCANAIR	AP68TP300 AP68TP600	Spartacus Viator	Vulcanair AP68TP Series (RR Corp 250)
	SF600 SF600A		Vulcanair SF600 (RR Corp 250)

### VRTULNÍKY SKUPINY 1

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
AGUSTA	A109E A109N A109S AW109SP		Agusta A109 Series (PWC PW206/207)
	A109 A109A A109All A109C		Agusta A109 Series (RR Corp 250)
	A109K2		Agusta A109 (Turbomeca Arriel 1)
	A109E A109LUH		Agusta A109 Series (Turbomeca Arrius 2)
	AB139 AW139		Agusta AB139/AW139 (PWC PT6)
	EH101-500 Series EH101-510 Series EH101-300		Agusta/Westland EH-101 (GE CT7)
	AB 212		Bell 212/Agusta AB212 (PWC PT6)
	BELL HELICOPTER TEXTRON, INC.	212	
AGUSTA	AB 204 B Series AB 205 A1		Agusta AB204, AB205/Bell 204, 205 (Honeywell T53)
BELL HELICOPTER TEXTRON, INC.	204B 205A-1		
BELL HELICOPTER TEXTRON, INC	412 412EP 412CF		Bell 412/Agusta AB412 (PWC PT6)

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66	
AGUSTA	AB 412 AB 412 EP			
BELL HELICOPTER TEXTRON	214B 214B-1		Bell 214 (Honeywell T5508)	
	214ST		Bell 214ST(GE CT7)	
BELL HELICOPTER CANADA	222 222B 222U		Bell 222 (Honeywell LTS 101)	
	230 230 230	230 Executive 230 Utility 230 EMS	Bell 230 (RR Corp 250)	
	427		Bell 427 (PWC PW207D)	
	429		Bell 429 (PWC PW207D)	
	430		Bell 430 (RR Corp 250)	
	ERICKSON AIRCANE	EAC S-64F		Erickson S-64 (PW JFTD 12)
EUROCOPTER	SA 330 F SA 330 G SA 330 J		Eurocopter SA 330 (Turbomeca Turmo)	
	AS 332 C AS 332 L AS 332 C1 AS 332 L1		Eurocopter AS 332 (Turbomeca Makila 1A/1A1)	
	AS 332 L2		Eurocopter AS 332 L2 (Turbomeca Makila 1A2)	
	AS 355 E AS 355 F AS 355 F1 AS 355 F2		Eurocopter AS 355 (RR Corp 250)	
	AS 355 N AS 355 NP		Eurocopter AS 355 (Turbomeca Arrius 1)	
	SA 365 N	Dauphin	Eurocopter SA 365 N (Turbomeca Arriel 1)	
	SA 365 N1 AS 365 N2	Dauphin Dauphin	Eurocopter SA 365 N1, AS 365 N2 (Turbomeca Arriel 1)	
	AS 365 N3	Dauphin	Eurocopter AS 365 N3 (Turbomeca Arriel 2C)	
	EC 155 B EC 155 B1		Eurocopter EC 155 (Turbomeca Arriel 2)	
	EC 225 LP		Eurocopter EC 225 (Turbomeca Makila 2A)	
	SA 365 C SA 365 C1 SA 365 C2 SA 365 C3	Dauphin Dauphin Dauphin Dauphin	Eurocopter SA 365 C Series (Turbomeca Arriel 1)	
	SA 366 G1	Dauphin	Eurocopter SA 366 G1 Series (Lycoming LTS101)	
	EUROCOPTER DEUTSCHLAND GmbH	BO 105 A BO 105 C BO 105 D Series		BO 105 series (RR Corp 250)



Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
	BO 105 LS A-1 BO 105 LS A-3 BO 105 S		
	EC 135 P1 Series EC 135 P2 Series EC 635 P2+		Eurocopter EC 135 (PWC PW206)
	EC 135 T1 Series EC 135 T2 Series EC 635 T1 EC 635 T2 Series		Eurocopter EC 135 (Turbomeca Arrius 2B)
	MBB-BK 117 A Series MBB-BK 117 B Series		Eurocopter MBB-BK 117 A/B (Honeywell LTS 101)
	MBB-BK 117 C1		Eurocopter MBB-BK 117 C1 (Turbomeca Arriel 1)
	MBB-BK 117 C2	EC145	Eurocopter MBB-BK 117 C2 (Turbomeca Arriel 1)
KAMAN AEROSPACE CORPORATION	K-1200		Kaman K-1200 (Honeywell T5317)
KAMOV	Ka-32A11BC		Kamov Ka 32 (Klimov)
MD HELICOPTERS, Inc.	MD900		MD Helicopters MD900 (PWC PW206/207)
PZL-ŚWIDNIK	W-3A W-3AS		PZL-Swidnik W-3A/W-3AS (Rzeszow PZL-10W)
AGUSTA	AS61N AS61NI		Agusta AS61N/Sikorsky S-61N (GE CT58)
SIKORSKY AIRCRAFT	S-61N S-61NM		
SIKORSKY AIRCRAFT	S-58 BT až JT		Sikorsky S-58 (PWC PT6T)
	S-76A		Sikorsky S-76A (RR Corp 250)
	S-76A S-76A	S-76A+ S-76A++	Sikorsky S-76 (Turbomeca Arriel 1)
	S-76B	S-76B	Sikorsky S-76B (PWC PT6)
	S-76C		Sikorsky S-76C (Turbomeca Arriel 1)
	S-76C S-76C	S-76C+ S-76C++	Sikorsky S-76C (Turbomeca Arriel 2)
	S-92A		Sikorsky S-92A (GE CT7-8)

**PODSKUPINA 2a: LETOUNY S JEDNÍM TURBOVRTULOVÝM MOTOREM (Jiné než ve skupině 1)**

<b>Držitel TC</b>	<b>Zápis typové kvalifikace podle Části-66</b>
AERO VODOCHODY	Aero Ae-270 (PWC PT6)
AIR TRACTOR	Air Tractor AT-302 (Lycoming LTP-101) Air Tractor AT-400/500/600 Series (PWC PT6)
ALENIA AERMACCHI	Aermacchi SF260 (RR Corp 250)
ALLIED AG CAT Productions	Grumman G-164 (PWC PT6)
CESSNA AIRCRAFT	Company Cessna (Soloy) 206/207 (RR Corp 250) Cessna 208 Series (PWC PT6) Cessna 210 (RR Corp 250)
EADS PZL "WARSZAWA-OKECIE"	EADS PZL PZL-106 BT (Walter M601) EADS PZL PZL-106 BTU (PWC PT6)
EXTRA Flugzeugproduktions- und Vertriebs-GmbH	Extra EA-400-500 (RR Corp 250)
MAULE AEROSPACE TECHNOLOGY	Maule MX-7 (RR Corp 250)
PACIFIC AEROSPACE	Corporation PAC 750XL (PWC PT6)
PILATUS AIRCRAFT	Pilatus PC-6 Series (Turbomeca Astazou) Pilatus PC-6 (PWC PT6) Pilatus PC-6 Series (Honeywell TPE 331)
THRUSH AIRCRAFT	Ayres S2R Series (PWC PT6)
VIKING AIR (Bombardier) (De Havilland)	De Havilland DHC-2 (PWC PT6)
ZLIN AIRCRAFT	Zlin Z-37 T Series (Walter M601)

**PODSKUPINA 2b: VRTULNÍKY S JEDNÍM TURBÍNOVÝM MOTOREM (Jiné než ve skupině 1)**

Držitel TC	Model	Obchodní označení	Zápis typové kvalifikace podle Části-66	
AGUSTA	A119 AW119 MkII	Koala Koala	Agusta A119/ Agusta AW119MkII (PWC PT6)	
BELL HELICOPTER CANADA	407		Bell 407 (RR Corp 250)	
AGUSTA	AB 206A AB 206B		Agusta AB206 / Bell 206 (RR Corp 250)	
BELL HELICOPTER TEXTRON CANADA LIMITED	206 Series od A po L			
THE ENSTROM HELICOPTER CORPORATION	480		Enstrom 480 (RR Corp 250)	
EUROCOPTER	AS 350 B AS 350 B1 AS 350 B2 AS 350 BA AS 350 BB	Écureuil	Eurocopter AS 350 (Turbomeca Arriel 1)	
	AS 350 B3		Eurocopter AS 350 (Turbomeca Arriel 2)	
	AS 350 D		Eurocopter AS 350 (Honeywell LTS 101)	
	EC 120 B	Colibri	Eurocopter EC 120 (Turbomeca Arrius 2F)	
	EC 130 B4		Eurocopter EC 130 (Turbomeca Arriel 2B)	
	SA 315 B	Lama	Eurocopter SA 315B (Turbomeca Artouste)	
	SA 3180 SA 318 B SA 318 C	Alouette-Astazou	Eurocopter SA 318 (Turbomeca Astazou)	
	SA 319 B	Alouette III	Eurocopter SA 319 (Turbomeca Astazou XIV)	
	SA 341 G	Gazelle	Eurocopter SA 341 (Turbomeca Astazou)	
	SA 342 J	Gazelle	Eurocopter SA 342 J (Turbomeca Astazou XIV)	
	SA 360C	Dauphin	Eurocopter SA 360 (Turbomeca Astazou XVIII A)	
	SE 3160 SA 316 B SA 316 C	Alouette III	Eurocopter SA 316 B/SA 316 C (Turbomeca Artouste)	
	MD HELICOPTERS INC. (MDHI)	369 H series 369 D, E a FF NH-500D		MD Helicopters 369 Series/SEI NH-500D (RR Corp 250)
	MD HELICOPTERS INC. (MDHI)	500N 600N		MD Helicopters 500N/600N AMD500N (RR Corp 250)
	Mecaer Aviation Group	AMD-500N		
PZL-ŚWIDNIK	SW-4		PZL SW-4 (RR Corp 250)	

<b>Držitel TC</b>	<b>Model</b>	<b>Obchodní označení</b>	<b>Zápis typové kvalifikace podle Části-66</b>
ROBINSON HELICOPTER COMPANY	R66		Robinson R66 (RR Corp 250)
SCHWEIZER AIRCRAFT CORPORATION	269D		Schweizer 269D (RR Corp 250)

**PODSKUPINA 2c: VRTULNÍKY S JEDNÍM PÍSTOVÝM MOTOREM (Jiné než ve skupině 1)**

<b>Držitel TC</b>	<b>Model</b>	<b>Obchodní označení</b>	<b>Zápis typové kvalifikace podle Části-66</b>
ANTARES INTERNATIONAL	SH-4		Silvercraft SH-4 (Franklin)
AGUSTA	AB 102		Agusta AB 102 (PW S1H4)
BRANTLY INTERNATIONAL, INC.			B-2 Brantly B2 (Lycoming)
HELICOPTÈRES GUIMBAL	G2	Cabri	Cabri G2 (Lycoming)
THE ENSTROM HELICOPTER CORPORATION	F-28 series 280 series		Enstrom F-28/280 (Lycoming) Enstrom F-28/280 (Lycoming)
Mecaer Aviation Group	NH 300C	Model 300C	Schweizer/Breda Nardi 269/300 (Lycoming)
SCHWEIZER AIRCRAFT CORPORATION	269A 269B 269C 269C-1	Model 300C Model 300C Model 300C Model 300C	
ROBINSON HELICOPTER COMPANY	R22 R22 ALPHA R22 BETA R22 MARINER R44 R44 II		Robinson R22/R44 Series (Lycoming)
SIKORSKY AIRCRAFT	S-58 A až J		Sikorsky S-58 (Wright Cyclone)

**SKUPINA 3: LETOUNY S PÍSTOVÝMI MOTORY (Jiné než ve skupině 1)**

<b>Držitel TC</b>	<b>Zápis typové kvalifikace podle Části-66</b>
AERO Sp.z.o.o	Aero AT-3 (Rotax)
AEROSTAR AIRCRAFT Corporation	Piper PA-60/61 Series (Lycoming)
AIR TRACTOR	Air Tractor AT-250/300 (PW R985) Air Tractor AT-301/401/501 (PW R1340) Air Tractor AT-401 (PZL-3S)
Air Transport Group Holdings, Inc	Lake C/LA Series (Lycoming)
AIRCRAFT Design and Certification	(WD) D4 Fascination (Rotax)
AIRCRAFT INDUSTRIES	Let L 200 (LOM) Let Z-37 Series (LOM)
ALENIA AERMACCHI	Aermacchi F260 Series (Lycoming) SIAI-Marchetti S.205 (Franklin) SIAI-Marchetti S.205/S.208 (Lycoming) Bellanca 14-19 Series (Continental) Bellanca 17-30/17-31 Series (Continental)
ALLIED AG CAT Productions	Grumman G-164 (Continental) Grumman G-164 (Jacobs) Grumman G-164 (PW R Series)
ALPHA AVIATION	Robin HR 200/ R 2000 series (Lycoming)
AMERICAN CHAMPION	Champion 7 (Superior) Champion 7 (Lycoming) Champion 8 Series (Lycoming)
AQUILA Aviation by Excellence AG	Aquila AT01 (Rotax)
B-N GROUP Ltd. (Britten-Norman)	Britten-Norman BN.2A Mark III (Lycoming) Britten-Norman BN2A Series (Lycoming) Britten-Norman BN2B Series (Lycoming)
CEAPR	Robin ATL / ATL S (JPX 4T60) Robin ATL L (Limbach L2000) Robin DR 220 series (Continental) Robin DR 250 series (Lycoming) Robin DR 300 series (Lycoming) Robin DR 400 series (Lycoming) Robin DR 400 Series (Thielert) Robin DR 400RP (Porsche) Robin HR 100 series (Continental) Robin HR 100 series (Lycoming) Robin R 1180 series (Lycoming) Robin R 3000 series (Lycoming)

Držitel TC	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
CESSNA AIRCRAFT Company	Cessna 150 Series (Rotax) Cessna 175 Series (Continental) Cessna 175 Series (Lycoming) Cessna 177 Series (Lycoming) Cessna 180 Series (Continental) Cessna 185 Series (Continental) Cessna 188 (Continental) Cessna 206 Series (Continental) Cessna 206 Series (Lycoming) Cessna 206 Series (Thielert) Cessna 207 Series (Continental) Cessna 210 Series (Continental) Cessna 310/320 Series (Continental) Cessna 335 (Continental) Cessna 336 (Continental) Cessna 340 (Continental) Cessna T303 (Continental) Cessna/Reims-Cessna 150/F150 Series (Continental) Cessna/Reims-Cessna 152/F152 Series (Lycoming) Cessna/Reims-Cessna 172/F172 Series (Continental) Cessna/Reims-Cessna 172/F172 Series (Lycoming) Cessna/Reims-Cessna 172/F172 Series (Thielert) Cessna/Reims-Cessna 182/F182 Series (Continental) Cessna/Reims-Cessna 182/F182 Series (Lycoming) Cessna/Reims-Cessna 182/F182 Series (SMA) Cessna/Reims-Cessna 337 Series (Continental) (not pressurised) Cessna/Reims-Cessna 337 Series (Continental) (pressurised) Cessna C300/C350/C400 (Continental)
CIRRUS Design Corporation	Cirrus SR20/SR22/SR22T Series (Continental) Cirrus SR22 Series (Thielert)
COMMANDER PREMIER AIRCRAFT CO.	Commander 112 (Lycoming) Commander 114 (Lycoming)
DE HAVILLAND Support	Beagle B.121 series 1 (Continental) Beagle B.121 series 2/3 (Lycoming)
DIAMOND AIRCRAFT Industries	Diamond DA20 (Continental) Diamond DA20/DV20 (Rotax) Diamond DA40 (Austro Engine) Diamond DA40 (Lycoming) Diamond DA40 D (Thielert) Diamond DA42 Series (Austro Engine) Diamond DA42 Series (Thielert)
DYNAC AEROSPACE Corporation	Aerocommander 100 (Lycoming)
Dyn'aviation	CAP 10 (Lycoming) CAP 20/21 (Lycoming) CAP 230 Series (Lycoming)

Držitel TC	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
EADS Deutschland Military Air Syst	Bölkow BO 208 (Continental) Bölkow BO 209 (Lycoming) Bölkow F.207 (Continental) Bölkow F.207 (Lycoming) SIAT 223 (Lycoming)
EADS PZL "WARSZAWAOKECIE"	PZL-104 Wilga (Lycoming) PZL-104 Wilga Series (PZL) PZL-104A Wilga (Ivchenko)
EIS GmbH	RS 180 (Lycoming)
EVEKTOR	Evektor EV-97 (Rotax)
EXTRA Flugzeugproduktionsund Vertriebs-GmbH	Extra EA-300 Series (Lycoming) Extra EA-400 (Continental)
FFA ALTENRHEIN	AS202 Series (Lycoming)
FFT GYROFLUG	SC01 Series (Lycoming)
FLS AEROSPACE	Club Sprint/Sprint 160 (Lycoming) OA7 Optica Series (Lycoming)
Fournier, René	RF 47 (Limbach) RF 6B (Continental) RF 6B (Lycoming)
FUJI Heavy Industries	Fuji FA-200 Series (Lycoming)
GA8 Airvan Pty Ltd	Gippsland GA8 (Lycoming)
GARDAN	Gardan GY 80 (Lycoming)
GENERAL AVIA Costruzioni Aeronautiche	General Avia F.22 (Lycoming) General Avia F20 Series (Lycoming)
GOMOLZIG	Ruschmeyer R90-230RG (Lycoming)
GROB Luft- und Raumfahrt	Grob G115/120 Series (Lycoming)
HAWKER BEECHCRAFT Corporation	Beech 23 Series (Lycoming) Beech 24 Series (Lycoming) Beech 33 Series (Continental) Beech 35 Series (Continental) Beech 36 Series (Continental) Beech 50 Series (Lycoming) Beech 55 Series (Continental) Beech 56 Series (Lycoming) Beech 58 Series (Continental) Beech 58P (Continental) Beech 58TC (Continental) Beech 60 Series (Lycoming) Beech 65-80 Series (Lycoming) Beech 76 (Lycoming) Beech 77 (Lycoming) Beech 95 Series (Lycoming) Beech A23 (Continental)
Hoffmann GmbH & Co. KG	H 40 (Lycoming)
INIZIATIVE INDUSTRIALI ITALIANE	III Sky Arrow 650/710 (Rotax)
INSTYTUT LOTNICTWA	Instytut Lotnictwa I-23 Manager (Lycoming)



Držitel TC	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
INTERCEPTOR AIRCRAFT Corporation	Aerocommander 200 (Continental)
ISSOIRE AVIATION	Issoire APM 20/30 (Rotax)
LAVIA ARGENTINA S.A. (LAVIASA)	Piper PA-25 Series (Lycoming)
LIBERTY AEROSPACE Incorporated	Liberty XL-2 (Continental)
MAULE AEROSPACE TECHNOLOGY	Maule M4 (Continental) Maule M4 (Franklin) Maule M5 (Continental) Maule M5 (Franklin) Maule M5 (Lycoming) Maule M6 (Lycoming) Maule M7 Series (Lycoming) Maule MX-7 (Lycoming)
MOONEY AIRPLANE Company	Mooney M18L (Continental) Mooney M20 (Continental) Mooney M20/M20A (Lycoming) Mooney M20B to M20S/M22 (Lycoming)
NIPPER	Nipper T-66 (Stark)
OMA SUD SPA Sky Technologies	SKYCAR (Lycoming)
PIAGGIO Aero Industries	Piaggio P166 (Lycoming)
PILATUS AIRCRAFT	Pilatus PC-6 Series (Lycoming)
PIPER AIRCRAFT	Piper PA-23 Aztec (Lycoming) Piper PA-24 Series (Lycoming) Piper PA-28 Series (Continental) Piper PA-28 Series (Lycoming) Piper PA-28 Series (Thielert) Piper PA-30 Series (Lycoming) Piper PA-31 Series (Lycoming) Piper PA-31P (Lycoming) Piper PA-32 Series (Lycoming) Piper PA-34 Series (Continental) Piper PA-34 Series (Lycoming) Piper PA-36 Series (Continental) Piper PA-36 Series (Lycoming) Piper PA-38 Series (Lycoming) Piper PA-39/40 Series (Lycoming) Piper PA-44 Series (Lycoming) Piper PA-46 Series (Continental) Piper PA-46 Series (Lycoming)
Polskie Zakłady Lotnicze Sp. z o. o.	PZL M 18 (PZL) PZL M 26 (Lycoming)
PZL MIELEC	PZL-M20 (PZL)
REGAL AIR, INC	REGAL AIR 305 Series (Continental)
REVO, Inc	REVO C/LA-4 Series (Lycoming)
RUAG AEROSPACE Services GmbH	Do 28 Series (Lycoming)
S.C.Constructii Aeronautice S.A	IAR-46 (Rotax)
SCHEIBE Flugzeugbau	SF 23 Series (Continental)

Držitel TC	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
SEASTAR CORP	TSC Series (Lycoming)
SKY INTERNATIONAL	Aviat Husky A (Lycoming) Pitts S-1 Series (Lycoming) Pitts S-2 Series (Lycoming)
Skyfox Aviation Ltd	CA25 Series (Rotax)
SLINGSBY Aviation	Slingsby T67 (Lycoming) Slingsby T67A/T67B/T67C/T67M Series (Lycoming)
SOCATA	Grumman GA-7 (Lycoming) SOCATA MS 881 (Potez) SOCATA MS 894/PZL Koliber (Franklin) SOCATA Rallye Series (Continental) SOCATA Rallye Series (Lycoming) SOCATA TB Series (Lycoming)
STOL AIRCRAFT Corporation	Republic UC-1 (Lycoming)
SUKHOI	Sukhoi SU-29 (Vedeneyev) Sukhoi Su-29/31 (MGA) Sukhoi SU-31 (Vedeneyev)
SYMPHONY AIRCRAFT Industries	Symphony OMF-100-160 (Lycoming)
TAYLORCRAFT 2000	Taylorcraft 19 Series (Continental) Taylorcraft F21/F22 Series (Lycoming)
TECNAM Costruzioni Aeronautiche	Tecnam P2006T (Rotax) Tecnam P92 (Rotax) Tecnam P96/P2002/P2004 (Rotax)
THRUSH Aircraft	Ayres S2R (PW R-985)
TRUE FLIGHT Holdings	Grumman/American AA-1 Series (Lycoming) Grumman/American AA-5 Series (Lycoming)
TWIN COMMANDER AIRCRAFT Corporation	Commander 500 Series/680 Series (Lycoming) Commander 685 (Continental) Rockwell 700 (Lycoming)
VULCANAIR	Partenavia P.64 (Lycoming) Partenavia P.66 (Lycoming) Partenavia P57 (Lycoming) Vulcanair F600A (Lycoming) Vulcanair P.68 Series (Lycoming)
WACO Aircraft Company	Waco YMF (Jacobs)
WASSMER	CERVA CE43 (Lycoming) CERVA CE44 (Continental) WA4/21 Series (Lycoming) WA40 Series (Lycoming) WA41 (Lycoming)
XtremeAir GmbH	XtremeAir XA42 (Lycoming)
YAKOVLEV	Yakovlev YAK-18T (Vedeneyev)

Držitel TC	Zápis typové kvalifikace podle Části-66
ZLIN AIRCRAFT (MORAVAN AVIATION)	Zlin Z-143 L (Lycoming) Zlin Z-242 L (Lycoming) Zlin Z-26 Series (Walter Minor/AVIA) Zlin Z-42 Series (LOM) Zlin Z-43 (LOM) Zlin Z-50 (LOM) Zlin Z-50L Series (Lycoming) Zlin Z-526 L (Lycoming)

## **DODATEK II**

### **Praxe na typu letadla a zácvek na pracovišti**

#### **Seznam úkolů**

##### **Časové omezení/kontroly údržby**

Kontrola po 100 hodinách (u letadel pro všeobecné letectví).  
Kontrola „B“ nebo „C“ (u letadel dopravní kategorie).  
Napomáhat při provádění kontrol plánované údržby v souladu s AMM.  
Přezkoumání záznamníku údržby letadla kvůli správnému vyplnění.  
Přezkoumání záznamů kvůli shodě s příkazy zachování letové způsobilosti.  
Přezkoumání záznamů kvůli shodě s omezenými lhůtami letadlových celků.  
Postup pro prohlídku následující po tvrdém přistání.  
Postup pro prohlídku následující po úderu blesku.

##### **Rozměry/oblasti**

Určení letadlových celků podle čísla zóny/umístění.  
Vykonat kontrolu souměrnosti.

##### **Zvedání a podpírání**

Napomáhat při:  
Zvedání předního nebo zadového kola letadla.  
Zvedání celého letadla.  
Zavěšení nebo podepření významného letadlového celku.

##### **Nivelování/vážení**

Nivelace letadla.  
Vážení letadla.  
Připravit změny hmotnosti a vyvážení.  
Kontrolovat letadla podle seznamu vybavení.

##### **Vlečení a pojiždění**

Připravit pro vlečení letadla.  
Vlečení letadla.  
Být částí vlečného týmu letadla.

##### **Parkování a kotvení**

Uvázat letadla.  
Parkovat, zajistit a zakrýt letadlo.  
Umístit letadlo na stání pro údržbu.  
Zajistit listy vrtule.

##### **Štítky a označení**

Kontrolovat správnost štítků na letadle.  
Kontrolovat správnost označení na letadle.

##### **Služby**

Plnit letadlo palivem.

Vypouštět palivo z letadla.  
Provádět přečerpání paliva z nádrže do nádrže.  
Kontrolovat/upravit tlak pneumatik.  
Kontrolovat/doplnit úroveň oleje.  
Kontrolovat/doplnit úroveň hydraulické kapaliny.  
Kontrolovat/doplnit tlak akumulátoru.  
Doplnit pneumatický systém.  
Promazat letadlo.  
Zapojit pozemní zdroj.  
Provádět údržbu toalety/přenosného vodního systému.  
Vykonat předletovou/denní kontrolu.

### **Analýza vibrací a hluku**

Analyzovat problém vibrace vrtulníku.  
Analyzovat spektra hluku.  
Analyzovat vibrace motoru.

### **Klimatizace**

Vyměnit spalovací topné zařízení.  
Vyměnit ventil řízení průtoku.  
Vyměnit výpustný ventil.  
Vyměnit pojistný ventil.  
Vyměnit zařízení na oběh par.  
Vyměnit zařízení na oběh vzduchu.  
Vyměnit ventilátor kabiny.  
Vyměnit výměník tepla.  
Vyměnit regulátor přetlakování.  
Čistit výpustný ventil.  
Vyřadit z provozu/opětovně aktivovat uzavírací ventil nákladového prostoru.  
Vyřadit z provozu/opětovně aktivovat součásti větrání avioniky.  
Kontrolovat provoz systému klimatizace/topení.  
Kontrolovat provoz systému přetlakování.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.

### **Automatické řízení letu**

Zastavět servosystémy.  
Sestavit kotevní úchytky kabelů.  
Vyměnit regulátor.  
Vyměnit zesilovač.  
Výměna LRU (dílu vyměnitelného v provozu) automatického systému letu v případě letadla s aktivním řízením (fly-by-wire).  
Kontrolovat provoz automatického řízení letu.  
Kontrolovat provoz automatu příjisti/automatu tahu.  
Kontrolovat provoz tlumiče bočního kmitání.  
Kontrolovat a seřídít spojky servosystému.  
Vykonat nastavení zesílení automatického řízení letu.  
Vykonat funkční kontrolu vyvážení podle Machova čísla.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.  
Kontrolovat systém automatického přistání.  
Kontrolovat systém pro řízení a optimalizaci letu.  
Kontrolovat systém stabilizace.

### **Komunikace**

Vyměnit komunikační VHF jednotku.

Vyměnit komunikační HF jednotku.  
Vyměnit existující antény.  
Vyměnit vybíječe statické elektřiny.  
Kontrolovat provoz rádia.  
Vykonat kontrolu antény VSWR.  
Vykonat provozní kontrolu Selcal.  
Vykonat provozní kontrolu palubního rozhlasu.  
Funkční kontrola integrovaného komunikačního systému.  
Opravit koaxiální kabel.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.

### **Elektrický systém**

Nabít olovený akumulátor.  
Nabít niklokadmiový akumulátor.  
Kontrolovat kapacitu akumulátoru.  
Hloubkový chod niklokadmiového akumulátoru.  
Vyměnit integrovaný pohon/generátor/alternátor.  
Vyměnit spínače.  
Vyměnit obvodové vypínače.  
Seřídít regulátor napětí.  
Vyměnit regulátor napětí.  
Doplnit analytickou zprávu elektrického zatížení.  
Opravit/vyměnit napájecí elektrický kabel.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.  
Provádět kontrolu funkčnosti integrovaného pohonu/generátoru/alternátoru.  
Provádět kontrolu funkčnosti regulátoru napětí.  
Provádět kontrolu funkčnosti nouzového elektrogenerátoru.

### **Vybavení/zařízení**

Vyměnit koberce.  
Vyměnit sedadla posádky.  
Vyměnit sedadla cestujících.  
Kontrolovat setrvačnost cívek.  
Kontrolovat sedadla/pásy kvůli bezpečnosti.  
Kontrolovat nouzové vybavení.  
Kontrolovat ELT kvůli souladu s předpisy.  
Opravit odpadkovou nádobu toalety.  
Sejmout a zastavět stropní panely a panely bočních stěn.  
Opravit čalounění.  
Změnit uspořádání kabiny.  
Vyměnit aktuátor systému nakládky a vykládky nákladního prostoru.  
Zkoušet systém nakládky a vykládky nákladního prostoru.  
Vyměnit únikové skluzy/lana.

### **Požární ochrana**

Kontrolovat obsah požárních tlakových láhví.  
Kontrolovat/zkoušet provoz systému detekce požáru/kouře a systému výstražné signalizace.  
Kontrolovat obsah hasícího přístroje v kabině.  
Kontrolovat systém detektorů kouře na toaletách.  
Kontrolovat těsnost panelu nákladového prostoru.  
Zastavět nové požární tlakové láhve.  
Vyměnit zápalnice požárních tlakových láhví.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.  
Prohlédnout systém detektorů požáru motorů.

## **Řízení letu**

Provádět prohlídku primárního řízení letu a souvisejících součástí v souladu s AMM.  
Vysouvání/zasouvání klapek a slotů.  
Vyměnit vodorovný stabilizátor.  
Vyměnit spoiler/rušič vztlaku.  
Vyměnit výškové kormidlo.  
Vyřadit z provozu/opětovně aktivovat servořízení křidélek.  
Vyměnit křídélka.  
Vyměnit směrové kormidlo.  
Vyměnit vyvažovací plošky.  
Instalovat řídicí lanka a uložení.  
Vyměnit sloty.  
Vyměnit klapky.  
Vyměnit posilovač řízení letu.  
Vyměnit aktuátor klapek.  
Sestavit primární řízení letu.  
Seřadit vyvažovací plošky.  
Seřadit tah řídicího lanka.  
Kontrolovat rozsah a směr pohybu řízení.  
Kontrolovat správnou montáž a zajištění.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.  
Funkční zkouška primárního řízení letu.  
Funkční zkouška systému klapek.  
Provozní zkouška sestavy boční řídicí páky.  
Provozní zkouška THS (stavitelného vodorovného stabilizátoru).  
Kontrola opotřebenosti systému THS.

## **Palivo**

Odvodňovací systém (provoz).  
Vyměnit vstřikovací čerpadla.  
Vyměnit přepínač nádrží.  
Vyměnit palivové nádrže.  
Vyměnit/zkoušet regulační ventily paliva.  
Vyměnit magnetické ukazatele úrovně paliva.  
Vyměnit výpustný ventil vody.  
Kontrolovat/spočítat manuálně obsah paliva.  
Kontrolovat filtry.  
Systém kontroly okamžité spotřeby.  
Kontrolovat cejchování přístrojů měřících množství paliva.  
Kontrolovat provoz plnění/přepínačů.  
Kontrolovat provoz systému nouzového vypouštění paliva.  
Přečerpání paliva mezi nádržemi.  
Tlakové odčerpávání paliva.  
Tlakové plnění paliva (manuální ovládání).  
Vyřazení z provozu/opětovná aktivace palivových ventilů (přečerpávacího, X-přívodu, doplňovacího).  
Systém zjišťování a odstraňování závad.

## **Hydraulika**

Vyměnit motorem ovládaná čerpadla.  
Kontrolovat/vyměnit filtr odtoku skříně hydrauliky.  
Vyměnit záložní čerpadla.  
Vyměnit čerpadlo/generátor hydraulického motoru  
Vyměnit akumulátor.  
Kontrolovat provoz uzavíracího ventilu.  
Kontrolovat filtry/ukazatele ucpání.  
Kontrolovat systém ukazatelů.  
Vykonat kontroly funkčnosti.

Tlakování/odtlakování hydraulického systému.  
Provoz bloku přepínání výkonu (PTU).  
Výměna PTU.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.

### **Ochrana proti ledu a dešti**

Vyměnit čerpadla.  
Vyměnit časové spínače.  
Prohlédnout opravu odmrazovacího nastavce vrtule.  
Zkoušet systém odmrazování vrtule.  
Prohlédnout/zkoušet odmrazovací nastavec náběžné hrany křídla.  
Vyměnit ventil protinámrazového/odmrazovacího systému.  
Instalovat motor stěračů.  
Kontrolovat provoz systémů.  
Provozní zkouška ochrany proti námraze pitotovy trubice.  
Provozní zkouška ochrany proti námraze TAT.  
Provozní zkouška ochrany proti námraze křídla.  
Napomáhání při provozní zkoušce vstupu vzduchu z motoru pro systém ochrany proti námraze (s pracujícími motory).  
Systém zjišťování a odstraňování závad.

### **Systémy ukazatelů/zapisovací systémy**

Vyměnit zapisovač letových údajů.  
Vyměnit zapisovač hlasu v pilotním prostoru.  
Vyměnit hodiny.  
Vyměnit hlavní výstražné jednotky.  
Vyměnit FDR.  
Vykonat zpřístupnění údajů FDR.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.  
Provést postupy ESDS.  
Prohlédnout kvůli požadavkům HIRF.  
Spustit/zastavit postup EIS.  
Zkouška vestavěného zkušebního zařízení CFDIU.  
Pozemní skenování centrálního výstražného systému.

### **Přístávací zařízení**

Upevnit kolo.  
Vyměnit hlavní podvozek.  
Vyměnit předový podvozek.  
Vyměnit aktuátor řízení.  
Vyměnit aktuátor náklonu vozíku podvozku.  
Vyměnit aktuátor zatahování podvozku.  
Vyměnit sestavu zámku zasunuté/vysunuté polohy.  
Vyměnit tlumič bočního kmitání.  
Sestavit řízení předového podvozku.  
Funkční zkouška systému řízení předového podvozku.  
Vyměnit těsnění podvozkové vzpěry.  
Provádění údržby podvozkové vzpěry.  
Vyměnit brzdící jednotku.  
Vyměnit regulační ventil brzd.  
Odvzdušňovat brzdy.  
Vyměnit ventilátor chlazení brzd.  
Zkoušet protismykovou jednotku.  
Zkoušet zatažení podvozku.  
Vyměnit pryžové svazky.  
Seřídít mikrospínače/snímače.



Vyměnit vzpěry s olejem a vzduchem.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.  
Zkoušet systém automatických brzd.  
Vyměnit ližiny rotorového letadla.  
Vyměnit botky ližin rotorového letadla.  
Sbalit a kontrolovat plováky.  
Plovací vybavení.  
Kontrolovat/zkoušet nouzové vysouvání (nouzové vysunutí přistávacího zařízení).  
Provozní zkouška dveří přistávacího zařízení.

### **Světla**

Opravit/vyměnit rotační maják.  
Opravit/vyměnit přistávací světla.  
Opravit/vyměnit navigační světla.  
Opravit/vyměnit vnitřní osvětlení.  
Vyměnit světla pro prohlídku námrazy.  
Opravit/vyměnit světla loga.  
Opravit/vyměnit systém nouzového osvětlení.  
Vykonat kontroly systému nouzového osvětlení.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.

### **Navigace**

Cejchovat ukazatel magnetického kurzu.  
Vyměnit rychloměr.  
Vyměnit výškoměr.  
Vyměnit počítač aerometrických dat.  
Vyměnit jednotku VOR.  
Vyměnit ADI.  
Vyměnit HSI.  
Kontrolovat pitot-statický systém kvůli netěsnosti.  
Kontrolovat provoz směrového setrvačnicku.  
Kontrolovat funkci meteorologického radaru.  
Kontrolovat funkci dopplerovského radaru.  
Kontrolovat funkci TCAS.  
Kontrolovat funkci DME.  
Kontrolovat funkci odpovídače ATC.  
Kontrolovat funkci systému povelového řízení letu.  
Kontrolovat funkci inerciálního navigačního systému.  
Ukončit korekci kvadrantové chyby systému ADF.  
Aktualizovat soubor dat systému optimalizace letu.  
Kontrolovat cejchování pitot-statických přístrojů.  
Kontrolovat cejchování systému hlášení tlakové výšky.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.  
Kontrolovat systémy návěstidel.  
Vyměnit kompas přímý/nepřímý.  
Kontrolovat družicovou komunikaci (SATCOM).  
Kontrolovat GPS.  
Zkoušet AVM.

### **Kyslík**

Prohlédnout kyslíkové vybavení na palubě.  
Pročistit a doplnit kyslíkový systém.  
Vyměnit regulátor.  
Vyměnit generátor kyslíku.  
Zkoušet kyslíkový systém posádky.  
Vykonat kontrolu rozmístění automatického kyslíkového systému.

System zjišťování a odstraňování závad.

### **Pneumatické systémy**

Vyměnit filtr.  
Vyměnit uzavírací ventil vzduchu.  
Vyměnit regulační ventil tlaku.  
Vyměnit kompresor.  
Doplnit odpařovač.  
Seřídít regulátor.  
Kontrolovat kvůli netěsnosti.  
System zjišťování a odstraňování závad.

### **Podtlakové systémy**

Prohlédnout podtlakový systém v souladu s AMM.  
Vyměnit podtlaková čerpadla.  
Kontrolovat/vyměnit filtry.  
Seřídít regulátor.  
System zjišťování a odstraňování závad.

### **Voda/odpad**

Vyměnit vodní čerpadla.  
Vyměnit kohout.  
Vyměnit čerpadlo toalety.  
Provést kontrolu funkčnosti ohřevu vody.  
System zjišťování a odstraňování závad.  
Prohlédnout uzavření klapky odpadní nádoby.

### **Centrální systém údržby (CMU)**

Získat údaje z CMU.  
Vyměnit CMU.  
Provést kontrolu vestavěného zkušebního zařízení.  
System zjišťování a odstraňování závad.

### **Konstrukce**

Posouzení poškození.  
Opravit kovový potah.  
Opravit sklolaminát.  
Opravit dřevěné části.  
Opravit plátěný potah.  
Obnovit plátěný potah řídicích ploch.  
Ošetřit korozi.  
Použít ochranné ošetření.

### **Dveře**

Prohlédnout dveře pro cestující v souladu s AMM.  
Sestavit/seřídít zajišťovací mechanismus.  
Seřídít systém palubních schodů.  
Kontrolovat provoz nouzových východů.  
Zkoušet výstražný systém dveří.  
System zjišťování a odstraňování závad.  
Sejmout a zastavět dveře pro cestující v souladu s AMM.

Sejmout a zastavět nouzový východ v souladu s AMM.  
Prohlédnout dveře nákladového prostoru v souladu s AMM.

### **Okna**

Vyměnit čelní sklo.  
Vyměnit odsuvné boční okénko.  
Vyměnit okna kabiny.  
Obnovit průhlednost.

### **Křídla**

Opravit potah.  
Obnovit plátěný potah křídla.  
Vyměnit koncový oblouk.  
Vyměnit žebra.  
Vyměnit panel integrální palivové nádrže.  
Provést kontrolu náběhu/vybavení.

### **Vrtule**

Sestavit vrtuli po dopravě.  
Vyměnit vrtuli.  
Vyměnit reduktor.  
Seřídít reduktor.  
Vykonat statické kontroly funkce.  
Kontrolovat provoz během chodu motoru na zemi.  
Kontrolovat nastavení (vrtule).  
Kontrolovat nastavení mikrospínačů.  
Posouzení poškození listu v souladu s AMM.  
Dynamicky vyvažovat vrtuli.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.

### **Hlavní rotory**

Zastavět sestavu rotoru.  
Vyměnit listy vrtule.  
Vyměnit sestavu tlumičů.  
Kontrolovat nastavení (rotoru).  
Kontrolovat statické vyvážení.  
Kontrolovat dynamické vyvážení.  
Zjistit a odstranit závady.

### **Náhon rotoru**

Vyměnit vzpěru.  
Vyměnit převodové spojení.  
Vyměnit spojku/prvek volného kola.  
Vyměnit převodový řemen.  
Zastavět hlavní reduktor.  
Provést generální opravu hlavního reduktoru.  
Kontrolovat snímače třísek v reduktoru.

### **Ocasní rotory**

Zastavět sestavu rotoru.  
Vyměnit vrtuli.

Zjistit a odstranit závady.

### **Náhon ocasního rotoru**

Vyměnit kuželový reduktor.  
Vyměnit univerzální spoje.  
Provést generální opravu kuželového reduktoru.  
Zastavět sestavu převodu.  
Kontrolovat snímače třísk.  
Kontrolovat/zastavět ložiska a závěsy.  
Kontrolovat/provádět údržbu/provádět montáž flexibilních spojení.  
Kontrolovat souosost hnacích hřídelí.  
Zastavět a sestavit hnací hřídele.

### **Řízení letu vrtulníku**

Zastavět unášecí desku.  
Zastavět směšovací komoru.  
Seřídít vedení úhlu nastavení.  
Sestavit systém kolektivu.  
Sestavit systém cyklíky.  
Sestavit směrový systém.  
Kontrolovat řízení kvůli montáži a zajištění.  
Kontrolovat řízení kvůli ovládnání a citlivosti.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.

### **Pohonná jednotka**

Sestavit ECU.  
Vyměnit motor.  
Opravit chladicí přepážku.  
Opravit kryt motoru.  
Seřídít klapky krytu motoru.  
Opravit vadné zapojení.  
Zjistit a odstranit závady.  
Pomáhat při kontrole chodu motoru bez přívodu paliva.  
Pomáhat při kontrole chodu motoru s přívodem paliva a bez zážehu.  
Pomáhat při spouštění motoru (manuální režim).

### **Pístové motory**

Sejmout/zastavět převodovou skříň.  
Kontrolovat doběh klikové hřídele.  
Kontrolovat světlost zdvihátka ventilu.  
Kontrola komprese.  
Vytáhnout zlomený šroub.  
Zastavět heli-cívku pro opravu závitů.  
Provést chod motoru na zemi.  
Stanovit/kontrolovat referenční RPM.  
Zjistit a odstranit závady.

### **Turbínové motory**

Vyměnit modul.  
Vyměnit lopatku dmychadla.  
Provést prohlídku/boroskopickou kontrolu horkých částí.  
Provést propláchnutí motoru/kompresoru.  
Provést cyklus motoru bez přívodu paliva.

Motorová zkouška.  
Stanovit vztažený výkon.  
Provést diagnostiku tendence změn/porovnávací analýzu.  
Zjistit a odstranit závady.

### **Palivo a řízení, pístové motory**

Vyměnit motorem ovládané čerpadlo.  
Seřídít AMC.  
Seřídít ABC.  
Zastavět karburátor/vstříkovač.  
Seřídít karburátor/vstříkovač.  
Vyčistit trysky vstříkovače.  
Vyměnit hlavní vedení.  
Kontrolovat nastavení plováku karburátoru.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.

### **Palivo a řízení, turbínové motory**

Vyměnit FCU.  
Vyměnit elektronickou řídicí jednotku motoru (FADEC).  
Vyměnit měřicí jednotku paliva (FADEC).  
Vyměnit motorem ovládané čerpadlo.  
Čistit/zkoušet trysky paliva.  
Čistit/vyměnit filtry.  
Seřídít FCU.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.  
Funkční zkouška FADEC.

### **Zapalovací systémy, pístové motory**

Vyměnit magneto.  
Vyměnit přerušovač zapalování.  
Vyměnit svíčky.  
Zkoušet svíčky.  
Kontrolovat vodiče H.T.  
Zastavět nové vodiče.  
Kontrolovat časování.  
Kontrolovat přemostění systému.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.

### **Zapalovací systémy, turbínové motory**

Provést funkční zkoušku zapalovacího systému.  
Kontrolovat žhavicí svíčky/zapalovací elektrody.  
Kontrolovat vodiče H.T.  
Kontrolovat zapalovací jednotku.  
Vyměnit zapalovací jednotku.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.

### **Ovládání motoru**

Sestavit páku palivové přípusti.  
Sestavit řízení otáček.  
Sestavit pákový kohout pro vysokotlakou směs.  
Sestavit plynovou páku.  
Kontrolovat řízení synchronizace (vícemot.).  
Kontrolovat správnou montáž a zajištění.

Kontrolovat řízení kvůli rozsahu a směru pohybu.  
Seřadit patku mikropínačů.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.

#### **Indikace/signalizace motoru**

Vyměnit motorové přístroje.  
Vyměnit teplocitné vložky pro měření teploty oleje.  
Vyměnit termočlánky.  
Kontrolovat cejchování.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.

#### **Výfuk, pístové motory**

Vyměnit výfukové těsnění.  
Prohlédnout svařované opravy.  
Provést tlakovou kontrolu topení kabiny.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.

#### **Výfuk, turbínové motory**

Vyměnit výstupní trysku.  
Vyměnit sestavu ochranného pláště.  
Zastavět vyvažovací plošky.  
Prohlédnout/vyměnit obraceč tahu.  
Vyměnit součást obraceče tahu.  
Vyřadit z provozu/opětovně aktivovat obraceč tahu.  
Provozní zkouška systému obraceče tahu.

#### **Olej**

Vyměnit olej.  
Kontrolovat filtry.  
Seřadit pojistný tlakový ventil.  
Vyměnit olejovou nádrž.  
Vyměnit olejové čerpadlo.  
Vyměnit chladič oleje.  
Vyměnit uzavírací ventil protipožární stěny.  
Provést zkoušku doplnění oleje.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.

#### **Spouštění**

Vyměnit startér.  
Vyměnit startovací relé.  
Vyměnit startovací regulační ventil.  
Kontrolovat otáčky při spouštění.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.

#### **Turbínové, pístové motory**

Vyměnit PRT.  
Vyměnit turbo-dmychadlo.  
Vyměnit tepelné štíty.  
Vyměnit rozvod výfukových plynů.  
Seřadit ovladač hustoty.

### **Vstřikování vody do motoru**

Vyměnit vodní/metanolové čerpadlo.  
Kontrolovat průtok vodního/metanolového systému.  
Seřídít vodní/metanolovou řídicí jednotku.  
Kontrolovat jakost tekutiny.  
Systém zjišťování a odstraňování závad.

### **Příslušenství reduktoru**

Vyměnit reduktor.  
Vyměnit hnací hřídel.  
Kontrolovat magnetické snímače třísek.

### **APU**

Sejmutí/zástavba APU.  
Sejmutí/zástavba aktuátoru vstupních usměrňovacích lopatek.  
Provozní zkouška nouzového vypnutí APU.  
Provozní zkouška APU.

### DODATEK III

#### Vyhodnocení odborné způsobilosti: hodnocení a hodnotící osoby

Tento Dodatek platí pro hodnocení odborné způsobilosti prováděné určenými hodnotícími osobami (a jejich kvalifikace).

#### 1) Co znamená „odborná způsobilost“ a oblasti, na které se při hodnocení zaměřit

Hodnocení by se při měření odborné způsobilosti prostřednictvím vyhodnocení tří hlavních ukazatelů spojených s cíli výuky mělo soustředit na:

- znalosti;
- dovednosti;
- přístup.

Obvykle jsou znalosti hodnoceny zkouškou. Smyslem tohoto dokumentu není popsat proces zkoušení: tento materiál se zabývá zejména hodnocením „dovedností“ a „přístupu“ po výcviku zahrnujícím praktické části. Nicméně účastník výcviku potřebuje prokázat dostatečné znalosti pro výkon požadovaných úkolů.

„Přístup“ je nedělitelnou součástí „dovedností“, jelikož do velké míry přispívá k bezpečnému provádění úkolů.

Vyhodnocení odborné způsobilosti by mělo být založeno na cílech výuky výcviku, zejména na:

- (pozorovatelné) požadované výkonnosti. To zahrnuje, co se předpokládá, že bude účastník výcviku schopen dělat a jak se bude chovat na konci výcviku;
- (měřitelná) výkonnostní úroveň, které musí být dosaženo, aby se potvrdila úroveň odborné způsobilosti účastníka výcviku v podobě tolerancí, sebekontroly, omezení, rychlosti provádění nebo kvalitativních vyjádření; a
- podmínky, za kterých bude účastník výcviku prokazovat odbornou způsobilost. Podmínky sestávají z výcvikových metod, činitelů prostředí, situačních a regulačních činitelů.

Hodnocení by se mělo zaměřit na odbornou způsobilost týkající se typu letadla a jeho údržby, zahrnující (kromě jiného):

- Uvědomování si okolního prostředí (počínat si bezpečně, používat bezpečnostní opatření a předcházet nebezpečným situacím);
- Integraci systémů (prokázat porozumění vzájemného působení systémů letadla – určit, popsat, vysvětlit, naplánovat, provést);
- Znalosti a porozumění týkající se oblastí vyžadujících zvláštní důraz nebo novoty (oblasti příznačné pro typ letadla, sféry nepokryté Dodatkem I k Části-66, praktický výcvik prvků, který nelze poskytovat prostřednictvím simulačních zařízení, atd.);
- Využití zpráv a indikací (schopnost číst a interpretovat);
- Vyhledávání v dokumentaci letadla a zacházení s ní (určit příslušnou dokumentaci letadla, orientovat se v ní, provést a řídit se předepsanými postupy údržby);
- Provádění činností údržby (prokázat bezpečnou manipulaci s letadlem, motory, letadlovými celky a nástroji);
- Konečný stav letadla/detailní pohled a zprávu (aplikovat detailní pohled, iniciovat vhodné činnosti/následné kroky/záznamy ze zkoušení, vyplnit a podepsat záznamy/deníky údržby).



## 2) Jak hodnotit

Jak je jen proveditelné, měly by cíle hodnocení souviset s cíli výuky a úrovní potřebnou pro úspěšné složení; to znamená, že by měla být nastavena pozorovatelná kritéria pro měření výkonnosti, která by měla zůstat, jak je jen možné, objektivní.

Obecné charakteristiky efektivního hodnocení jsou: objektivní, flexibilní, přijatelný, vyčerpávající, konstruktivní, uspořádaný a promyšlený. Na závěr by účastník výcviku neměl mít pochybnosti, co udělal dobře, co udělal špatně a jak by se mohl zlepšit.

Níže je uveden (ne vyčerpávající) seznam otázek, které mohou být položeny, aby tak pomohly při hodnocení:

- Jaké jsou činitele úspěchu pro tuto práci?
- Jaké jsou typické charakteristiky správného chování pro daný úkol?
- Která kritéria by se měla sledovat?
- Jaká úroveň odbornosti se předpokládá?
- Je dostupný nějaký standard?
- Jaké je bodové ohodnocení pro úspěšné složení? Například:
  - Situace „úspěš-nejúspěš“;
  - Jak přidělit body? Minimální množství pro úspěšné složení;
  - „Musí znát a provést“ versus „Je dobré znát a provést“ versus „Nepředpokládat, že kandidát má být expert“.
- Minimální nebo maximální čas pro dosažení? Využívat čas prakticky a efektivně.
- Co když účastník výcviku neprojde? Kolikrát může účastník výcviku neuspět?
- Kdy a jak by měl být účastník výcviku připraven na hodnocení?
- Jaká míra posouzení instruktorem mimo spolupráci s účastníkem výcviku je potřebná během fáze hodnocení?

Hodnocení může být:

- diagnostické (před kurzem), formativní (přesměrování kurzu na oblasti, kde je třeba přidat) nebo sumarizující (částečné nebo závěrečné hodnocení);
- prováděno úkol za úkolem, jako hodnocení skupiny úkolů nebo jako závěrečné hodnocení.

Jedním způsobem by mohlo být počáteční hodnocení sebe sama provedené účastníkem výcviku, poté prodiskutování oblastí, kde se liší pohledy účastníka výcviku a hodnotících osob, za účelem:

- rozvoje návyků sebehodnocení;
- provést hodnocení přijatelněji a srozumitelněji pro obě strany.

Cvičení se „zaškrťováním políček“ by bylo bezúčelné. Praxe ukázala, že hodnotící archy se z velké části v průběhu času přeměnily v hodnocení skupin „dovedností“, protože v praxi takové věci nakonec ubírají na výcviku a hodnocení, kterému měly původně sloužit: hodnotit v časovém okamžiku, povzbudit a dát směr potřebám výcviku, zlepšit bezpečnost a konečně kvalifikovat osoby pro výkon jejich povinností.

Navíc by v průběhu procesu hodnocení mělo být vhodně zváženo mnoho dalších ohledů, jako je stres a okolní podmínky, složitost zkoušky, historie hodnocení (jako zřejmě pokroky nebo náhlý neočekávaný slabý výkon ze strany účastníka výcviku), množství času potřebné k upevnění odborné způsobilosti, atd.

Všechny tyto důvody kladou větší důraz na hodnotící osobu a zvýrazňují funkci schválení organizace.

## 3) Kdo by měl hodnotit

Pro získání kvalifikace by hodnotící osoba měla:

- Být zběhlá a mít dostatečnou praxi nebo znalosti co se týče:
  - lidské výkonnosti a kultury bezpečnosti;
  - typu letadla (nezbytné mít práva osvědčujícího personálu v případě vydávání CRS);
  - dovedností pro výcvik/vyučování/zkoušení;
  - výcvikových pomůcek/prostředků k použití;
- Rozumět cíli a obsahu praktických částí výcviku, který je hodnocen;
- Mít mezilidské dovednosti k řízení procesu hodnocení (profesionálnost, upřímnost, objektivita a nestrannost, analytické dovednosti, smysl pro posouzení, flexibilita, schopnost pro vyhodnocování zpráv inspektora nebo instruktora, zvládnání reakcí účastníka výcviku na neúspěšné hodnocení v rámci kulturního prostředí, být konstruktivní, atd.);
- Být konečně navržen organizací k provádění hodnocení.

Role mohou být kombinovány pro:

- hodnotící osobu a instruktora praktických částí výcviku pro získání typové kvalifikace; nebo
- hodnotící osobu a inspektora pro zácvik na pracovišti

pod podmínkou, že cíle spojené s každou rolí jsou jasně pochopeny a že odborná způsobilost a kritéria kvalifikace v souladu s postupy společnosti jsou splněny pro obě funkce. Kdykoli je to možné (v závislosti na velikosti organizace), doporučuje se rozdělit si role (dvě různé osoby), aby byl vyloučen konflikt zájmů.

Pokud nejsou funkce kombinovány, měla by být jasně chápána role každé funkce.

- D. Rozhodnutí č. 2003/19/RM, Přílohy VI (AMC k Části-147) a VII (GM k Části-147) se tímto nahrazují následující novou Přílohou V (AMC/GM k Části-147):

## **Příloha V**

### **Přijatelné způsoby průkazu / Poradenský materiál k Části-147**

#### **AMC 147.1**

Příslušným úřadem může být ministerstvo, vnitrostátní letecký úřad, nebo jakýkoliv letecký orgán jmenovaný členským státem a se sídlem v tomto členském státě. Členský stát může jmenovat více než jeden příslušný úřad, aby pokryl různé oblasti odpovědnosti, pokud rozhodnutí o jmenování obsahuje seznam kompetencí každého úřadu a pro každou danou oblast existuje pouze jeden odpovědný příslušný úřad.

#### **ODDÍL A**

#### **TECHNICKÉ POŽADAVKY**

#### **GM 147.A.10            Obecně**

Taková organizace může provádět svou obchodní činnost z více než jednoho sídla a může být držitelem více než jednoho oprávnění podle nějaké Části.

#### **AMC 147.A.15            Žádost**

Formulář žádosti by měl obsahovat informace požadované na formuláři 12 EASA.

#### **AMC 147.A.100(i)        Požadavky na provozní prostory**

1. Pro schválené základní kurzy výcviku údržby to znamená, být držitelem a zajišťovat dostatečný přístup ke kopiím veškerých Částí a dokumentů národního leteckého práva, příkladů typických příruček pro údržbu letadla a servisních bulletinů, příkazů k zachování letové způsobilosti, záznamů letadla a letadlového celku, uvolňující dokumentace, příruček postupů a programů údržby letadla.
2. S výjimkou Částí a národních leteckých předpisů by měla zbývající dokumentace představovat typické příklady jak pro velká, tak malá letadla a pokrývat jak letouny, tak vrtulníky, co je použitelné. Dokumentace avioniky by měla pokrývat reprezentativní rozsah dostupného vybavení. Veškerá dokumentace by měla být pravidelně kontrolována a aktualizována.

#### **GM 147.A.100(i)        Požadavky na provozní prostory**

V případě, že organizace má existující knihovnu předpisů, příruček a dokumentace požadované jinou Částí, není nezbytné kopírovat takové vybavení za předpokladu, že přístup žáků bude pod řízeným dohledem.

#### **AMC 147.A.105            Požadavky na personál**

1. Větší organizace pro výcvik údržby (organizace s kapacitou, která poskytuje výcvik 50 nebo více žákům) by měla jmenovat vedoucího výcviku s odpovědností za každodenní vedení

organizace výcviku. Taková osoba by mohla být také odpovědným vedoucím. Kromě toho, by měla organizace jmenovat vedoucího jakosti s odpovědností za vedení systému jakosti, jak je stanoveno v bodě 147.A.130(b) a vedoucího zkoušek s odpovědností za vedení příslušného systému zkoušek podle Části-147 Hlavy C nebo Hlavy D. Taková(é) osoba(y) může(mohou) být také instruktorem nebo examínátorem.

2. Menší organizace pro výcvik údržby (organizace s kapacitou, která poskytuje výcvik méně než 50 žákům) mohou sloučit jakékoliv nebo veškeré pozice podle pododstavce (1) za předpokladu ověření příslušným úřadem a pod podmínkou, že je přesvědčen, že veškeré funkce mohou být řádně prováděny při tomto sloučení.
3. Pokud je organizace oprávněná v souvislosti s jinými Částmi, které stanovují některé podobné funkce, potom mohou být tyto funkce sloučeny.

#### **AMC 147.A.105(b) Požadavky na personál**

S výjimkou odpovědného vedoucího, by měl být formulář 4 EASA vyplněn každou jmenovanou osobou na postavení požadovanou bodem 147.A.105(b). Příklad formuláře 4 EASA je uveden v Dodatku II k AMC.

#### **GM 147.A.105(c) Požadavky na personál**

Organizace pro výcvik údržby by měla mít základnu zaměstnanců v trvalém pracovním poměru k zajištění minimálního zamýšleného rozsahu výcviku údržby, ale může uzavřít smlouvu na částečný úvazek s instruktory pro předměty, které jsou vyučovány pouze příležitostně.

#### **AMC 147.A.105(f) Požadavky na personál**

Jakákoliv osoba schválená v souladu s platnými národními leteckými předpisy před vstupem v platnost Části-147 může být nadále považována za schválenou v souladu s bodem 147.A.105(f).

Odstavec 3 Dodatku III k AMC k Části-66 poskytuje kritéria pro stanovení kvalifikace hodnotících osob.

#### **GM 147.A.105(f) Požadavky na personál**

Doporučuje se, aby potenciální instruktoři absolvovali výcvik v metodách výuky.

#### **GM 147.A.105(g) Požadavky na personál**

Examínátoři by měli prokázat jasné porozumění zkušebními kritériím, které požaduje Část-66, a měli by mít zodpovědný přístup k provádění zkoušek, tak aby byla zajištěna nejvyšší bezúhonnost.

#### **AMC 147.A.105(h) Požadavky na personál**

Aktualizace výcviku by měla být provedena během 35 hodin, ale může být přizpůsobena rozsahu výcviku organizace a konkrétnímu inspektorovi/examinátorovi.

#### **GM 147.A.105(h) Požadavky na personál**

1. Záznamy by měly ukázat pro každého instruktora/examinátora, kdy byl obnovovací výcvik plánován a kdy se uskutečnil.
2. Obnovovací výcvik může být rozdělen na více než jednu část během 24 měsíců a může zahrnovat takové činnosti, jako je přítomnost na příslušných přednáškách a sympoziích.

**AMC 147.A.110 Záznamy o instruktorech, examinátorech a osobách hodnotících praktické dovednosti**

1. V záznamu, který se týká každého instruktora, examinátora a osoby hodnotící praktické dovednosti, by měly být uchovávány následující minimální informace týkající se rozsahu činnosti:
  - (a) Jméno;
  - (b) Datum narození;
  - (c) Osobní číslo;
  - (d) Praxe;
  - (e) Kvalifikace;
  - (f) Předěšlý výcvik (před nástupem);
  - (g) Následný výcvik;
  - (h) Rozsah činnosti;
  - (i) Datum zahájení pracovního poměru/uzavření pracovní smlouvy;
  - (j) Podle vhodnosti – datum ukončení pracovního poměru/pracovní smlouvy.
2. Záznamy mohou být uchovávány v jakémkoliv formátu, ale měly by být řízeny systémem jakosti organizace.
3. Přístup k systému by mělo mít minimum oprávněných osob, aby záznamy nemohly být měněny nepovoleným způsobem a aby neoprávněné osoby neměly přístup k důvěrným záznamům.
4. Příslušný úřad je oprávněnou osobou, pokud vyšetřuje systém záznamů z důvodu prvního oprávnění a jeho zachování nebo pokud má příslušný úřad důvod pochybovat o schopnostech příslušné osoby.

**GM 147.A.110 Záznamy o instruktorech, examinátorech a osobách hodnotících praktické dovednosti**

Instruktorům, examinátorům teoretických znalostí a osobám hodnotícím praktické dovednosti by měly být poskytnuty kopie jejich záznamů praxe/doporučení.

**GM 147.A.115(a) Vybavení pro výuku**

1. Syntetická výcviková zařízení jsou pracující modely konkrétních systémů nebo letadlových celků a zahrnují počítačovou simulaci.
2. Syntetické výcvikové zařízení je považováno za přínosné pro složité systémy a pro účely diagnostiky poruchy.

**AMC 147.A.115(c) Vybavení pro výuku**

1. Přiměřený výběr letadlových částí znamená přiměřený ve vztahu ke konkrétnímu předmětovému modulu nebo podmodulu Části-66, který má být vyučován. Například pro modul turbínových motorů by mělo být požadováno poskytnutí dostatečného množství součástí z rozdílných typů turbínových motorů, aby bylo ukázáno, jak takové součásti vypadají, jaké jsou kritické oblasti z pohledu údržby, a aby byla dána možnost dokončení nácviku demontáže/montáže.
2. Přiměřený výběr letadel, motorů, letadlových částí a vybavení avioniky znamená přiměřený ve vztahu ke konkrétnímu předmětovému modulu nebo podmodulu Části-66, který má být vyučován. Například pro výcvik avioniky kategorie B2 by měl být požadován, kromě jiného vybavení, přístup k alespoň jednomu typu zastavěného systému automatického řízení letu a systému řízení letu tak, aby mohla být sledována údržba a funkce systému, a to z důvodu kompletnějšího porozumění ze strany žáků v pracovním prostředí.

3. „Přístup“ může být vysvětlován, společně s požadavky na provozní prostory podle bodu 147.A.100 (d) tak, že může být uzavřena dohoda s oprávněnou organizací k údržbě podle Části-145, aby byl umožněn přístup k takovým součástem, atd.

**AMC 147.A.120(a) Studijní materiál pro výcvik údržby**

Poznámky, schémata a jakýkoliv jiný výukový materiál by měl být správný. V případě, že není poskytována změnová služba, mělo by být na tento fakt písemně upozorněno.

**AMC 147.A.130(b) Výcvikové postupy a systém jakosti**

1. Postup nezávislého auditu by měl zajistit, že veškeré stránky vyhovění Části-147 budou kontrolovány alespoň jednou každých 12 měsíců a audit může být proveden jako jeden úplný samostatný výkon nebo rozdělen v rámci období 12 měsíců v souladu s plánem.
2. U malých organizací pro výcvik údržby mohou být na činnosti nezávislého auditu uzavřeny smlouvy s jinou organizací pro výcvik údržby oprávněnou podle Části-147 nebo s příslušnou osobou, která je přijatelná pro příslušný úřad. V případě, že si malá organizace pro výcvik údržby zvolí uzavřít smlouvu na činnosti nezávislého auditu, je toto podmíněno tím, že má být audit proveden každých 12 měsíců, s tím, že jeden takový audit má být neohlášený.
3. V případě, že je organizace také oprávněná podle jiné Části, která vyžaduje systém jakosti, potom mohou být takové systémy jakosti sloučeny.
4. Pokud jsou výcvik nebo zkoušky prováděny pod systémem řízení, který je předmětem subdodavatelské smlouvy:
  - (i) měl by být stanoven postup před auditem, podle něhož by měla organizace pro výcvik údržby oprávněná podle Části-147 provést audit budoucího subdodavatele, aby určila, zda se služby subdodavatele shodují se smyslem Části-147.
  - (ii) opakovaný audit by měl být proveden alespoň jednou za 12 měsíců, aby se zajistilo stálé vyhovění úrovni podle Části-147
  - (iii) postup řízení subdodavatele by měl zaznamenávat audity subdodavatele a mít plán následných nápravných opatření.
5. Nezávislost auditu by měla být prokázána tak, že vždy bude zajištěno, že audit neprovádí osoba odpovědná za činnost nebo postup, který má být kontrolován.

**GM 147.A.130(b) Výcvikové postupy a systém jakosti**

1. Hlavním účelem systému jakosti je umožnit organizaci pro výcvik, aby se přesvědčila, že je schopna poskytovat výcvikem řádně připravené žáky a že organizace trvale plní požadavky Části-147.
2. Nezávislý audit je proces běžných namátkových kontrol ve všech ohledech na schopnost organizace pro výcvik provádět veškerý výcvik a zkoušky na požadované úrovni. To představuje přehled o celkovém systému výcviku a nenahrazuje potřebu instruktorů k zajištění, že provádějí výcvik na požadované úrovni.
3. Zpráva, která popisuje, co bylo kontrolováno a jakékoliv z toho vyplývající nálezy, by měla být vytvořena z každého auditu. Zpráva by měla být zaslána dotčenému(ým) oddělení(oddělení) z důvodu nápravného opatření, které udává cílová data pro nápravné opatření. Možná cílová data nápravného opatření mohou být projednána s dotčeným(i) oddělení(i) před tím, než oddělení kvality tato data potvrdí ve zprávě. Dotčené(á) oddělení by mělo(a) odstranit jakékoliv nálezy a informovat o tomto odstranění oddělení jakosti.
4. Velké organizace pro výcvik (organizace s kapacitou, která poskytuje výcvik 50 nebo více žákům) by měly mít specializovanou skupinu pro audit jakosti, jejímž jediným úkolem je provádět audity, vytvářet zprávy o nálezech a sledovat, aby bylo zajištěno, že nálezy jsou

odstraňovány. Pro malé organizace (organizace s kapacitou, která poskytuje výcvik méně než 50 žákům) je přijatelné použití příslušného personálu z jedné sekce/oddělení, která(é) není odpovědná(é) za úkol nebo postup kontroly sekce/oddělení, která(é) je odpovědným subjektem za celkové plánování a provedení, které je pod řízením vedoucího jakosti.

5. Systém kontroly vedení a sledování by neměl být smluvně vázán na osoby mimo organizaci. Hlavní úkol je zajistit, že veškeré výsledné nálezy nezávislého auditu jsou včas odstraněny, a umožnit odpovědnému vedoucímu, aby byl stále náležitě informován o stavu vyhovění. Nezávisle na odstraňování nálezů by měl odpovědný vedoucí uspořádat běžné schůzky z důvodu kontroly postupu odstraňování, kromě toho ve velkých organizacích může být těmito schůzkami pověřen ze dne na den vedoucí jakosti, pokud se odpovědný vedoucí alespoň jednou ročně účastní setkání se zapojenými nadřizenými pracovníky z důvodu kontroly celkového provedení.

#### **AMC 147.A.135 Zkoušky**

1. Zkoušky mohou být prováděny na počítači nebo tiskopisu nebo na kombinaci obou.
2. Platné otázky použité pro konkrétní zkoušku by měly být určeny examinátoři.

#### **GM 147.A.135 Zkoušky**

Příslušný úřad rozhodne, kdy nebo jestli vůbec může být nezpůsobilý examinátor znovu obsazen do své funkce.

#### **AMC 147.A.140 Výklad organizace pro výcvik údržby**

1. Doporučenou strukturu výkladu zahrnuje Dodatek I.
2. Pokud je organizace pro výcvik údržby oprávněná v souladu s jinou Částí, která také požaduje výklad, může být výklad požadovaný jinou Částí ve formě založené na výkladu organizace pro výcvik údržby ve sloučeném dokumentu, pokud jiný výklad obsahuje informace požadované v bodě 147.A.140 a je uveden rejstřík propojovacích odkazů na základě Dodatku I.
3. Pokud je výcvik nebo zkouška prováděna v rámci subdodavatelského systému řízení, měl by výklad organizace pro výcvik údržby obsahovat specifický postup pro řízení subdodavatelů podle Dodatku I, položky 2.18 a navíc seznam subdodavatelů, jak požaduje bod 147.A.140(a)12 a jak je podrobně popsáno v Dodatku I, položce 1.7.
4. Příslušný úřad může schválit přenesený systém pro schválení výkladu pro veškeré změny, jiné než ty, které ovlivňují oprávnění.

#### **AMC 147.A.145(d) Práva organizace pro výcvik údržby**

1. Pokud je výcvik nebo zkouška prováděna v rámci subdodavatelského systému řízení, to znamená, že během takového výcviku nebo zkoušky bylo oprávnění podle Části-147 dočasně rozšířeno, aby zahrnovalo subdodavatele. Z tohoto důvodu vyplývá, že by části subdodavatelových provozních prostor, členové personálu a postupy vztahující se k žákům organizace oprávněné pro výcvik údržby měli během tohoto výcviku nebo zkoušky splňovat požadavky Části-147 a organizace podle Části-147 je stále odpovědná za zajištění, že jsou tyto požadavky plněny.
2. Není požadováno, aby organizace pro výcvik údržby oprávněná podle Části-147 měla úplné provozní prostory a doplněný personál pro výcvik, který může být předmětem subdodavatelské smlouvy, ale měla by mít vlastní odborné znalosti, aby určila, že subdodavatel plní normy podle Části-147. Zvláštní pozornost by měla být věnována zajištění, že výcvik, který je prováděn, splňuje také požadavky Části-66 a letecké technologie jsou vhodné.

3. Smlouva mezi organizací pro výcvik údržby oprávněnou podle Části-147 a subdodavatelem by měla obsahovat:
  - zajištění práva přístupu k subdodavateli pro Agenturu a příslušný úřad;
  - zajištění, že subdodavatel bude informovat organizaci pro výcvik údržby oprávněnou podle Části-147 o jakékoliv změně, která by mohla ovlivnit její oprávnění, před tím, než k této změně dojde.

#### **GM 147.A.145(d) Práva organizace pro výcvik údržby**

1. Postup před auditem by se měl zaměřit na stanovení vyhovění úrovni výcviku a zkoušek stanovených v Části-147 a Části-66.
2. Základní důvod pro povolení organizaci pro výcvik údržby oprávněné podle Části-147 uzavřít subdodavatelskou smlouvu na určité základní teoretické výcvikové kurzy, je schválení organizace pro výcvik údržby, která nemůže poskytnout kapacitu pro poskytování kurzů pro všechny moduly podle Části-66.
3. Důvod pro povolení uzavírání subdodavatelských smluv pouze na výcvikové moduly 1 až 6 a 8 až 10 je ten, že většina souvisejících předmětů může být obecně vyučována také organizacemi pro výcvik, které nejsou specializovány na údržbu letadel a nezabývají se částí praktického výcviku, jak je stanovena v bodě 147.A.200. Naopak výcvikové moduly 7 a 11 až 17 jsou specifické pro údržbu letadel a zahrnují část praktického výcviku, jak je stanovena v bodě 147.A.200. Význam možnosti „uzavírání omezených subdodavatelských smluv“, jak je stanoveno v bodě 147.A.145, je udělit oprávnění podle Části-147 pouze těm organizacím, které mají samy kapacitu alespoň pro vyučování specifických oblastí údržby letadel.

#### **GM 147.A.145(d)3 Práva organizace pro výcvik údržby**

V případě typového výcviku a zkoušek je důvod pro povolení subdodavatelských smluv pouze pro pohonné jednotky a systémy avioniky ten, že související předměty mohou být obecně poskytovány také určitými organizacemi specializovanými v těchto oblastech, jako jsou držitel typového osvědčení pohonné jednotky nebo OEM (subdodavatelé základního vybavení) těchto systémů avioniky. V takových případech by měl kurz typového výcviku ozřejmit, jak a kým jsou řešena vzájemná propojení s drakem (subdodavatelskou organizací nebo samotnou organizací podle Části-147).

#### **AMC 147.A.145(f) Práva organizace pro výcvik údržby**

Pokud je organizace oprávněná k poskytování výcviku základních teoretických znalostí nebo typového výcviku rovněž oprávněná k poskytování typové zkoušky v případech, kdy se typový výcvik nepožaduje, měly by být příslušné postupy vypracovány a schváleny v MTOE, včetně:

- vytváření a provádění typové zkoušky;
- kvalifikace examinatorů a jejich platnosti.

Zvláště by měl být kladen důraz na takovou zkoušku, která se neprovádí pravidelně nebo pokud se examinatori běžně nezabývají letadly nebo činnostmi s technologií odpovídající typu letadla, který je předmětem zkoušky. Příkladem by mohl být případ organizace poskytující výcvik základních teoretických znalostí pouze pro průkazy způsobilosti kategorie B1.1. Tato organizace by měla zdůvodnit, jak provádějí typové zkoušky pro vrtulníky s jedním pístovým motorem v případě průkazu způsobilosti kategorie B1.4.

#### **AMC 147.A.200(b) Schválený kurz základního výcviku**

Každý kurz základního výcviku kategorie nebo podkategorie průkazu způsobilosti může být rozdělen do modulů nebo podmodulů znalostí a může být spojován s částmi praktického výcviku, vzhledem k požadovaným časovým faktorům podle bodů 147.A.200(f) a (g), které mají být splněny.



**AMC 147.A.200(d) Schválený kurz základního výcviku**

1. V případě, že organizace pro výcvik údržby oprávněná podle Části-147 uzavře smlouvu na provedení praktického výcviku buď celého nebo částečného s další organizací v souladu s bodem 147.A.100(d), měla by zmíněná organizace zajistit, že jsou části praktického výcviku řádně prováděny.
2. Alespoň 30 % praktického výcviku by mělo být prováděno ve skutečném pracovním prostředí údržby.

**AMC 147.A.200(f) Schválený kurz základního výcviku**

1. Kvůli dodržování pedagogických zásad a zásad lidských činitelů, by maximální počet hodin výcviku za den pro teoretický výcvik neměl být více než 6 hodin. Hodina výcviku znamená 60 minut výuky bez jakýchkoliv přestávek, zkoušky, opakování, přípravy a návštěvy letadla. Ve výjimečných případech může příslušný úřad povolit odchylku od tohoto standardu, pokud je jasně odůvodněno, že navrhovaný počet hodin vychází z pedagogických zásad a zásad lidských činitelů. Tyto zásady jsou zvláště důležité v těch případech, kdy:
  - Je teoretický a praktický výcvik prováděn zároveň;
  - Je zároveň prováděn výcvik a běžné povinnosti údržby/učňovská praxe.
2. Minimální délka účasti účastníka výcviku pro splnění cílů kurzu by neměla být méně než 90 % hodin výuky. Aby byla splněna minimální délka účasti, může být organizací k výcviku poskytován dodatečný výcvik. Pokud není splněna minimální účast stanovená pro kurz, nemělo by být osvědčení o uznání vydáno.

**AMC 147.A.200(g) Schválený kurz základního výcviku**

Typické délky trvání přeškolení jsou uvedeny níže:

- (a) Schválený kurz základního výcviku k získání přeškolení z platného průkazu způsobilosti podle Části-66 pro kategorii A1 na podkategorii B1.1 nebo B2 by neměl trvat méně než 1 600 hodin a pro získání přeškolení z platného průkazu způsobilosti podle Části-66 pro kategorii A1 na podkategorii B1.1 spojenou s B2 by neměl trvat méně než 2 200 hodin. Kurz by měl obsahovat z 60–70 % výcvik teoretických znalostí.
- (b) Schválený kurz základního výcviku k získání přeškolení z platného průkazu způsobilosti podle Části-66 pro podkategorii B1.1 na B2 nebo kategorii B2 na B1.1 by neměl trvat méně než 600 hodin a měl by obsahovat z 80–85 % výcvik teoretických znalostí.
- (c) Schválený kurz základního výcviku k získání přeškolení z platného průkazu způsobilosti podle Části-66 pro pod-kategorii B1.2 na pod-kategorii B1.1 by neměl trvat méně než 400 hodin a měl by obsahovat z 50–60 % výcvik teoretických znalostí.
- (d) Schválený kurz základního výcviku k získání přeškolení z platného průkazu způsobilosti podle Části-66 pro jednu podkategorii A na jinou podkategorii A by neměl trvat méně než 70 hodin a měl by obsahovat z 30–40 % výcvik teoretických znalostí.

**AMC 147.A.205 Zkoušky základních teoretických znalostí**

Příslušný úřad může souhlasit s tím, že organizace pro výcvik údržby oprávněná podle Části-147 může provádět zkoušky žáků, kteří nenavštěvovali schválený kurz základního výcviku ve zmíněné organizaci.

**AMC 147.A.210(a) Hodnocení základních praktických dovedností**

V případě, že organizace pro výcvik údržby oprávněná podle Části-147 uzavře smlouvu na provedení praktického výcviku buď celého nebo částečného s další organizací v souladu s bodem 147.A.100(d) a vybere si jmenované osoby hodnotící praktické dovednosti z další organizace, měla by zmíněná organizace zajistit, že jsou hodnocení základních praktických dovedností řádně prováděna.

#### **AMC 147.A.210(b) Hodnocení základních praktických dovedností**

Hodnocení „prospěl“ by mělo být uděleno každému žákovi, pokud je osoba hodnotící praktické dovednosti přesvědčena, že žák splňuje kritéria podle bodu 147.A.200(e). To znamená, že žák prokázal způsobilost používat příslušné nářadí/vybavení/zkušební vybavení tak, jak stanovuje výrobce nářadí/vybavení/zkušebního vybavení, a používat příručky pro údržbu, že žák může provést požadovanou prohlídku/zkoušení bez přehlédnutí jakýchkoliv závad, může snadno určit umístění letadlových celků a je způsobilý provést správnou demontáž/montáž/seřízení takových letadlových celků. Od žáka se pouze požaduje provedení dostatečného množství prohlídek/zkoušení a demontáží/montáží/seřízení letadlového celku, aby prokázal způsobilost. Žák by měl také prokázat, že pochopil potřebu zajištění podmínek pro čisté pracovní prostředí a dodržování bezpečnostních opatření pro žáka i výrobek. Kromě toho by měl žák prokázat odpovědný přístup k letové bezpečnosti a letové způsobilosti letadla.

Dodatek III k AMC k Části-66 poskytuje kritéria pro hodnocení odborné způsobilosti prováděné určenými hodnotícími osobami (a jejich kvalifikace).

#### **AMC 147.A.300 Typový výcvik/zácvik na letadlo**

Typový výcvik na letadlo může být dále rozdělen na kurzy typového výcviku na drak a/nebo pohonnou jednotku a/nebo systémy avioniky/elektrické systémy. Organizace pro výcvik údržby oprávněná podle Části-147 může být oprávněná k provádění pouze typového výcviku na drak, pouze typového výcviku na pohonnou jednotku, nebo pouze typového výcviku na systémy avioniky, nebo pro jakoukoliv jejich kombinaci.

1. Kurz typového výcviku na drak znamená kurz typového výcviku zahrnující veškeré příslušné konstrukce a elektrické a mechanické systémy letadla, kromě pohonné jednotky.
2. Kurz typového výcviku na pohonnou jednotku znamená kurz typového výcviku na základním motoru (bez pomocných agregátů), včetně sestavení až po rychlou výměnu pohonné jednotky.
3. Vzájemné propojení systémů motoru/drahu by mělo být součástí buď kurzu typového výcviku na drak nebo na pohonnou jednotku. V některých případech, jako je všeobecné letectví, může být vhodnější pokrýt vzájemné propojení v rámci kurzu na drak, vzhledem k velké různorodosti letadel, která mohou mít zastavěna daný stejný typ motoru.
4. Kurz typového výcviku na systémy avioniky/elektrické systémy znamená typový výcvik na systémy avioniky a elektrické systémy pokryté, ale neomezující se na kapitoly ATA (Air Transport Association) 22, 23, 24, 25, 27, 31, 33, 34, 42, 44, 45, 46, 73 a 77 nebo rovnocenné.

## **ODDÍL B**

### **POSTUPY PRO PŘÍSLUŠNÉ ÚŘADY**

#### **AMC 147.B.10(a) Příslušný úřad**

1. Při rozhodnutí o požadované organizační struktuře by měl příslušný úřad přezkoumat počet osvědčení, která mají být vydána, počet a velikost organizací oprávněných k výcviku údržby podle Části-147 v rámci členského státu, stejně jako úroveň činnosti civilního letectví, počet a složitost letadel a velikost leteckého průmyslu členského státu.

2. Příslušný úřad by měl zachovat účinné řízení důležitých úkolů dozoru a nepřidělit je takovým způsobem, aby organizace podle Části-147 ve skutečnosti řídily samy sebe ve věcech letové způsobilosti.
3. Uspořádání organizační struktury by mělo zajistit, že se při různých úkolech a povinnostech příslušného úřadu nespolehá na jednotlivce. To znamená, že zachování a nenarušení splnění těchto úkolů a povinností příslušného úřadu by mělo být zaručeno také v případě onemocnění, úrazu nebo nepřítomnosti jednotlivých zaměstnanců.

**AMC 147.B.10(b) Příslušný úřad**

1. Osoby provádějící dozor příslušného úřadu by měly mít:
  - 1.1 praktické zkušenosti a odbornou znalost v uplatňování leteckých bezpečnostních standardů a provozních bezpečnostních postupů;
  - 1.2 úplné znalosti:
    - a. příslušných částí prováděcích předpisů, certifikačních specifikací a poradenských materiálů;
    - b. postupů příslušného úřadu;
    - c. práv a povinností osoby provádějící dozor;
    - d. systémů jakosti;
    - e. řízení zachování letové způsobilosti.
  - 1.3 výcvik v postupech auditu;
  - 1.4 pět let praxe, aby jim byl dán souhlas pracovat jako osoba provádějící dozor nezávisle/samostatně. Ta může zahrnovat praxi získanou během výcviku k získání kvalifikace podle pododstavce 1.5;
  - 1.5 příslušné vysokoškolské vzdělání nebo kvalifikaci v údržbě letadel nebo výcviku. „Příslušné vysokoškolské vzdělání“ znamená vysokoškolské vzdělání ze studia letectví, techniky, elektrotechniky, avioniky nebo jiného, které je významné pro údržbu a zachování letové způsobilosti letadel/letadlových celků;
  - 1.6 znalost příslušného vzorku typu(ů) letadla(letadel);
  - 1.7 znalost norem výcviku údržby.
2. Kromě technické kvalifikace by měly mít osoby provádějící dozor vysokou míru bezúhonnosti, být nestranné při provádění jejich úkolů, diskrétní, a mít dobré znalosti lidských povah.
3. Měl by být vypracován program pro udržovací výcvik, který zajistí, že osoby provádějící dozor jsou stále schopny provádět své přidělené úkoly.

**AMC 147.B.10(c) Příslušný úřad**

Zaznamenané postupy by měly obsahovat následující informace:

- (a) Ustanovení příslušného (příslušných) úřadu(ů) členským státem.
- (b) Titul(y) a jméno(a) vedoucího (vedoucích) příslušného úřadu a jejich povinnosti a odpovědnosti.
- (c) Organizační schéma (schémata), které(á) ukazují související vazby odpovědnosti nadřízených osob.

- (d) Postup, který definuje kvalifikace pro zaměstnance společně se seznamem zaměstnanců oprávněných k podepisování osvědčení.
- (e) Všeobecný popis pracovních prostor.
- (f) Postupy, které specifikují, jak příslušný(é) úřad(y) zajistí vyhovění Části-147.

#### **AMC 147.B.20 Uchovávání záznamů**

1. Systém uchovávání záznamů by měl zajišťovat, že jsou všechny záznamy v rozumném čase dostupné, kdykoli je to potřeba. Tyto záznamy by měly být v rámci celého příslušného úřadu jednotným způsobem uspořádány (chronologicky, v abecedním pořadí, atd.).
2. Všechny záznamy obsahující citlivé údaje týkající se žadatelů nebo organizací by měly být uchovávány zabezpečeným způsobem s kontrolovaným přístupem, aby byla zachována důvěrnost tohoto druhu údajů.
3. Veškerý počítačový hardware používaný k zajištění zálohování dat by měl být umístěn na jiném místě, než jsou uložena pracovní data, v prostředí, které zajišťuje, že zůstávají v dobrém stavu. Pokud dochází ke změnám hardwaru nebo softwaru, měla by být zvláštní péče věnována tomu, aby byla všechna data i nadále přístupná alespoň po celou dobu stanovenou v bodě 147.B.20.

#### **AMC 147.B.110(a) Postup pro vydávání a změny oprávnění**

1. Audit by měl být proveden na základě kontroly provozního prostoru z důvodu vyhovění, dotazování personálu a namátkové kontroly jakéhokoliv příslušného kurzu z důvodu jeho organizace a úrovně.
2. Zpráva z auditu by měla být provedena na formuláři 22 EASA (viz Dodatek III).

#### **AMC 147.B.110(b) Postup pro vydávání a změny oprávnění**

Datum, kdy byl nález odstraněn, by mělo být zaznamenáno společně s odkazem na dokument.

#### **GM 147.B.110 Postup pro vydávání a změny oprávnění**

1. Měla by být uspořádána schůzka mezi žadatelem a zástupcem členského státu, který vydává oprávnění podle Části-147, aby bylo určeno, jestli žadatelovy činnosti výcviku nevyžadují vyšetřování z důvodu vydání oprávnění podle Části-147, a aby bylo zajištěno, že žadatel porozuměl tomu, co má být provedeno pro vydání oprávnění podle Části-147. Tato schůzka není určena ke stanovení vyhovění, ale spíše pro zjištění, zda je činnost žadatele činností podle Části-147.
2. V případě, že jsou činnosti v rámci rozsahu oprávnění podle Části-147, měly by být zaslány pokyny personálu příslušného úřadu, které požadují provedení auditu žadatele, a pokud bude přesvědčen, že bylo dosaženo vyhovění, mělo by být předáno doporučení pro vydání oprávnění personálu příslušného úřadu, který udělí oprávnění, pokud to není ten samý personál. Příslušný úřad by měl určit, jak a kým bude proveden audit. Například, jestliže je žadatelem velká organizace pro výcvik, bude nezbytné určit, jestli je více vhodné pro konkrétní situaci jedna velká skupina auditu nebo krátká série malých skupin auditu nebo dlouhá série jednočlenného auditu. V případě sloučené organizace podle Části145/147 přichází v úvahu možnost spojení auditů.
3. V případě, že má organizace pro výcvik údržby v úmyslu provádět výcvik a zkoušky mimo sídlo(a) organizace pro výcvik údržby v souladu s bodem 147.A.145(c), potom by měl být občas proveden příslušným úřadem namátkový procesní audit k zajištění toho, že jsou

postupy plněny. Z praktických důvodů je potřeba takové namátkové auditu provádět, pokud má být výcvik prováděn mimo sídlo(a) organizace pro výcvik údržby.

4. Inspektor provádějící audit by měl zajistit, že jsou vždy během auditu doprovázeni vedoucím členem organizace, který zpracovává žádost o oprávnění podle Části-147. Obvykle by to měl být navržený vedoucí jakosti. Důvod k doprovázení je zajistit, že si je organizace plně vědoma všech nálezů zjištěných během auditu. V každém případě by měl být navržený vedoucí jakosti/vedoucí člen organizace informován na konci návštěvy auditu o nálezech zjištěných během auditu.
5. Mohou nastat případy, kdy inspektor provádějící audit může shledat stav v žadatelově organizaci, při kterém si není jistý ohledně vyhovění. V takovém případě by měla být organizace informována o možném nevyhovění během auditu a o skutečnosti, že stav bude kontrolován před vydáním rozhodnutí. Organizace by měla být písemně informována o rozhodnutí během 2 týdnů od návštěvy auditu, pokud je rozhodnutí potvrzením nevyhovění. Jestliže je rozhodnutí takové, že nález je shledán jako vyhovující, postačí organizaci ústní potvrzení.
6. Při změně názvu organizace pro výcvik údržby se po organizaci pro výcvik údržby naléhavě požaduje předložení nové žádosti jako oznámení, že byl změněn pouze název organizace, včetně předložení kopie výkladu organizace s novým názvem. Při obdržení žádosti a výkladu organizace by měl příslušný úřad znovu vydat osvědčení o oprávnění, platné pouze do současného data platnosti.
7. Změna samotného názvu nevyžaduje, aby příslušný úřad provedl audit organizace, pokud něco nenasvědčuje tomu, že v organizaci pro výcvik údržby došlo k dalším změnám.
8. Při změně odpovědného vedoucího se po organizaci pro výcvik údržby požaduje, aby naléhavě oznámila tuto skutečnost příslušnému úřadu, společně se změnou prohlášení odpovědného vedoucího ve výkladu.
9. Při změně jakéhokoliv nadřízeného zaměstnance stanoveného v bodu 147.A.105 (b) se po organizaci pro výcvik údržby požaduje, aby příslušnému úřadu předložila formulář 4, který se vztahuje ke konkrétní osobě. Jestliže stanoví, že kvalifikace a praxe odpovídá úrovni, kterou požaduje Část-147, měl by příslušný úřad organizaci pro výcvik údržby vyjádřit písemný souhlas.
10. Změna výkladu organizace pro výcvik údržby vyžaduje, aby příslušný úřad stanovil, že postupy stanovené ve výkladu vyhovují obsahu Části-147, a poté stanovil, jestli jsou ty samé postupy použitelné v rámci provozních prostor výcviku.
11. Jakákoliv změna sídla organizace pro výcvik údržby vyžaduje, aby organizace předložila příslušnému úřadu novou žádost, společně s předložením změněného výkladu. Příslušný úřad by měl postupovat podle postupu, který je stanovený v bodě 147.B.110(a) a (b), pokud tato změna ovlivňuje takový postup před vydáním nového osvědčení o oprávnění podle Části-147.
12. Celková nebo částečná reorganizace organizace pro výcvik by měla vyžadovat opětovné provedení auditu těch částí, které byly změněny.
13. Jakékoliv doplnění základních nebo typových výcvikových kurzů vyžaduje, aby organizace předložila příslušnému úřadu novou žádost, společně s předložením změněného výkladu. Z důvodu rozšíření základního výcvikového kurzu bude požadováno provedení dodatečné namátkové kontroly nových zkušebních otázek, které se vztahují k modulům spojeným s požadovaným rozšířením. Příslušný úřad by měl postupovat podle postupu odstavce 11, pokud změna ovlivňuje takové postupy, dokud není příslušný úřad přesvědčen, že organizace pro výcvik údržby má dobře řízený postup pro získání schválení takové změny, potom není nutné provádět audit částí podle postupu odstavce 11.

**AMC 147.B.120(a) Postup zachování platnosti oprávnění**

1. Aby byla zajištěna nepřetržitost oprávnění, měly by být prováděny audity; není nezbytné namátkově kontrolovat všechny kurzy základního a typového výcviku, ale příslušný úřad by měl namátkově zkontrolovat podle vhodnosti jeden kurz základního a jeden kurz typového výcviku, aby se zjistilo, zda je výcvik prováděn náležitým způsobem. Avšak délka trvání namátkové kontroly každého kurzu by neměla být méně než 3 hodiny. Pokud v průběhu auditu neprobíhá žádný výcvikový kurz, mělo by být ujednáno, že se audit vrátí později, aby namátkově zkontroloval provádění výcvikového kurzu.
2. Není nezbytné namátkově kontrolovat všechny zkoušky spojené s výcvikovým kurzem, ale příslušný úřad by měl namátkově zkontrolovat podle vhodnosti jednu zkoušku kurzu základního a jednu zkoušku kurzu typového výcviku.

#### **AMC 147.B.130(b) Nálezy**

1. V případě nálezu úrovně 2 může příslušný úřad udělit až 6měsíční lhůtu potřebnou pro odstranění nálezu. V závislosti na závažnosti nálezu(ů) úrovně 2 může příslušný úřad stanovit tuto lhůtu kratší než 6 měsíců.
2. Pokud příslušný úřad stanoví ponechání 6měsíční lhůty, měla by být první lhůta v délce 3 měsíců přidělena vedoucímu jakosti, a následně lhůta posledních 3 měsíců odpovědnému vedoucímu.

#### **AMC k Dodatku II k Části-147 „Oprávnění organizace pro výcvik údržby podle Přílohy IV (Část-147)“**

Následující pole na straně 2 „Rozsah oprávnění k poskytování výcviku a provádění zkoušek údržby“ osvědčení o oprávnění organizace pro výcvik údržby a provádění zkoušek údržby by měla být vyplněna následovně:

- Datum původního vydání: Vztahuje se k datu prvního vydání výkladu organizace pro výcvik údržby.
- Datum poslední schválené změny: Vztahuje se k datu poslední změny výkladu organizace pro výcvik údržby, která má vliv na obsah osvědčení. Změny ve výkladu organizace pro výcvik údržby, které nemají vliv na obsah osvědčení, nevyžadují opětovné vydání osvědčení.
- Změna č.: Vztahuje se k číslu poslední změny výkladu organizace pro výcvik údržby, která má vliv na obsah osvědčení. Změny ve výkladu organizace pro výcvik údržby, které nemají vliv na obsah osvědčení, nevyžadují opětovné vydání osvědčení.

#### **AMC k Dodatku III k Části-147 „Osvědčení o uznání podle Přílohy IV (Část-147) – Formuláře 148 a 149 EASA“**

Jak je stanoveno v Dodatku III k Části-147, formulář 148 EASA „Osvědčení o uznání základního výcviku/zkoušky“ může být vydáno po ukončení buď jen základního výcviku, základní zkoušky, nebo obou – základního výcviku i základní zkoušky.

Některé příklady případů, kdy by mohl být vydán formulář 148 EASA, jsou následující:

- Po úspěšném ukončení plného základního kurzu v jedné (pod)kategorii průkazu způsobilosti, včetně úspěšného ukončení zkoušek ze všech příslušných modulů.
- Po úspěšném ukončení plného základního kurzu v jedné (pod)kategorii průkazu způsobilosti bez absolvování zkoušek. Zkoušky mohou být provedeny v jiné organizaci oprávněné podle Části-147 (tato organizace vydá odpovídající Osvědčení o uznání těchto zkoušek) nebo na příslušném úřadě.
- Po úspěšném ukončení zkoušek ze všech modulů příslušných pro (pod)kategorii průkazu způsobilosti.
- Po úspěšném ukončení určitých modulů/podmodulů/předmětů.

Musí být poznamenáno, že „úspěšné ukončení kurzu“ (bez zkoušek z modulu) znamená úspěšné ukončení teoretického a praktického výcviku, včetně příslušného praktického hodnocení.

## **DODATKY K AMC k ČÁSTI-147**

### **DODATEK I**

#### **Výklad organizace pro výcvik údržby (MTOE)**

1. Následující předmětová hesla tvoří základ MTOE požadovaného bodem 147.A.140.
2. Přestože je tato úprava doporučena, není povinné vytvořit MTOE tímto způsobem, pokud je v MTOE jako dodatek obsažen rejstřík propojovacích odkazů a položky Části 1 jsou stále v Části 1.
3. Části 2, 3 a 4 mohou být vytvořeny jako oddělené podrobné příručky za předpokladu, že hlavní výklad obsahuje základní zásady a postup každé položky Části 2, 3 a 4. V takovém případě je dovoleno pověřit schvalováním těchto oddělených příruček nadřízenou osobu, ale tato skutečnost a postup by měl být stanoven v odstavci 1.10.
4. Pokud je organizace pro výcvik údržby oprávněná v souladu s jinou Částí, která také požaduje výklad, je přijatelné sloučit požadavky výkladu spojením položek Části 1 a přidáním Části 2, 3 a 4. Pokud je tato metoda použita, je hlavní zařadit označení propojovacího odkazu Části 4 položky 4.3.

#### **ČÁST 1 – VEDENÍ**

- 1.1. Statutární prohlášení odpovědného vedoucího
- 1.2. Zaměstnanci vedení
- 1.3. Povinnosti a odpovědnosti zaměstnanců vedení, instruktorů, osob hodnotících teoretické znalosti a praktické dovednosti
- 1.4. Organizační schéma vedení
- 1.5. Seznam instruktorů a examinátorů  
Poznámka: Může být nahrazeno odkazem na oddělený dokument.
- 1.6. Seznam schválených sídel organizace
- 1.7. Seznam subdodavatelů podle bodu 147.A.145(d)
- 1.8. Všeobecný popis provozních prostor v sídlech podle 1.6
- 1.9. Zvláštní seznam kurzů a typových zkoušek schválených příslušným úřadem
- 1.10. Postupy oznámení změn týkajících se organizace
- 1.11. Postup změny výkladu a souvisejících příruček

#### **ČÁST 2 – POSTUPY VÝCVIKU A ZKOUŠENÍ**

- 2.1. Organizace kurzů
- 2.2. Příprava materiálů pro kurz
- 2.3. Příprava tříd a vybavení
- 2.4. Příprava dílen/provozních prostor údržby a vybavení
- 2.5. Provádění teoretického výcviku a praktického výcviku (během výcviku základních znalostí a typového výcviku/zácviku)
- 2.6. Záznamy provedeného výcviku
- 2.7. Uchovávání záznamů výcviku



- 2.8. Výcvik v sídlech neuvedených v seznamu podle 1.6
- 2.9. Organizace zkoušek
- 2.10. Ochrana a příprava materiálů pro zkoušky
- 2.11. Příprava místností pro zkoušky
- 2.12. Provádění zkoušek (zkoušek základních znalostí, zkoušek z typového výcviku/zácviku a typových zkoušek)
- 2.13. Provádění hodnocení praktických dovedností (během výcviku základních znalostí a typového výcviku/zácviku)
- 2.14. Hodnocení a zaznamenávání zkoušek
- 2.15. Uchovávání záznamů zkoušek
- 2.16. Zkoušky v sídlech neuvedených v seznamu podle 1.6
- 2.17. Příprava, kontrola a vydávání Osvědčení o základním výcvikovém kurzu
- 2.18. Řízení subdodavatelů

### **ČÁST 3 – POSTUPY JAKOSTI SYSTÉMU VÝCVIKU**

- 3.1. Audit výcviku
- 3.2. Audit zkoušení
- 3.3. Rozbor výsledků zkoušek
- 3.4. Audit a rozbor nápravného opatření
- 3.5. Výroční zpráva odpovědného vedoucího
- 3.6. Kvalifikace instruktorů
- 3.7. Kvalifikace examinátorů a osob hodnotících praktické dovednosti
- 3.8. Záznamy kvalifikovaných instruktorů a examinátorů

### **ČÁST 4 – DODATKY**

- 4.1. Příklady používaných dokumentů a formulářů
- 4.2. Program každého výcvikového kurzu
- 4.3. Rejstřík propojovacích odkazů – jestliže je použitelný

**DODATEK II**  
**Formulář 4 EASA**

**[COMPETENT AUTHORITY]**  
**[PŘÍSLUŠNÝ ÚŘAD]**

Details of Management Personnel required to be accepted as specified in Part .....  
Podrobnosti o vedoucích pracovnících, kteří požadují, být schváleni, jak je stanoveno v Části .....

1. Name / Jméno:
2. Position / Pozice:
3. Qualifications relevant to the item (2) position:  
Kvalifikace odpovídající postavení podle položky (2):
4. Work experience relevant to the item (2) position:  
Praxe odpovídající postavení podle položky (2):

Signature / Podpis: .....

Date / Datum: .....

On completion, please send this form under confidential cover to the competent authority.  
Po vyplnění, prosím pošlete tento formulář příslušnému úřadu v zalepené obálce.

**Competent authority use only / Pouze pro použití příslušného úřadu**

**Name and signature of authorised competent authority staff member accepting this person:**  
**Jméno a podpis oprávněného člena personálu příslušného úřadu, který přijímá tuto osobu:**

Signature / Podpis: .....

Date / Datum: .....

Name / Jméno: .....

Office / Úřadovna: .....



<b>PART-147 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT</b>		<b>EASA FORM 22</b>				
<b>DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRAVNĚNÍ PODLE PART-147</b>		<b>FORMULÁŘ 22 EASA</b>				
<p><b>Part 2: Part-147 Compliance Audit Review</b> The five columns may be labeled and used as necessary to record the approved training/examination, facility, including subcontractor's, reviewed. Against each column used of the following Part-147 subparagraphs please either tick (✓) the box if satisfied with compliance or cross (X) the box if not satisfied with compliance and specify the reference of the Part 4 finding next to the box or enter N/A where an item is not applicable, or N/R when applicable but not reviewed.</p> <p><b>Část 2: Kontrolní audit vyhovění Části-147</b> Může být označeno a použito 5 sloupců, je-li to nezbytné, k zaznamenání schváleného výcviku/zkoušek, provozního prostoru, včetně subdodavatelských. V každém použitém sloupci z následujících pododstavců Části-147 prosím označte políčko buď odškrtnutím (✓), jestliže jste přesvědčeni o vyhovění, nebo označte políčko křížkem (X), jestliže o vyhovění přesvědčení nejste, a uveďte vedle políčka odkaz na nález podle Části 4 nebo zapište N/A (není použitelná) v případě, že položka není použitelná, nebo N/R (není přezkoumána) v případě, že položka je použitelná, ale není přezkoumána.</p>						
Para/ Odstavec	Subject / Předmět					
147.A.100	Facility requirements / Požadavky na provozní prostory	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.105	Personnel requirements / Požadavky na personál	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.110	Records of instructors, examiners and assessors/ Záznamy o instruktorech, examinátorech a osobách hodnotících praktické dovednosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.115	Instructional equipment / Vybavení pro výuku	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.120	Maintenance training material / Studijní materiál pro výcvik údržby	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.125	Records / Záznamy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.130	Training procedures and quality system / Výcvikové postupy a systém jakosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.135	Examinations / Zkoušky	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.145	Privileges of the maintenance training organisation/ Práva organizace pro výcvik údržby	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.150	Changes to the maintenance training organisation / Změny v organizaci pro výcvik údržby	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.160	Findings / Nálezy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.200	Approved basic training course / Schválený kurz základního výcviku	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.205	Basic knowledge examinations / Zkoušky základních teoretických znalostí	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.210	Basis practical assesement / Hodnocení základních praktických dovedností	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.300	Aircraft type/task training / Typový výcvik/zácvik na letadlo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
147.A.305	Aircraft type examinations and task assessments/ Zkoušky typového výcviku a hodnocení úloh	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p><b>Competent authority surveyor(s) / Inspektor(inspektoři) příslušného úřadu:</b></p>		<p><b>Signature(s) / Podpis(y):</b> ..... ..... ..... ..... .....</p>				
<p><b>Competent authority office: Úřadovna příslušného úřadu:</b></p>		<p><b>Date of Form 22 Part 2 completion: Datum vyplnění Části 2 formuláře 22:</b></p>				

PART-147 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRÁVNĚNÍ PODLE ČÁSTI-147		EASA FORM 22 FORMULÁŘ 22 EASA
<b>Part 3: Compliance with Part-147 maintenance training organisation exposition (MTOE)</b> Please either tick (✓) the box if satisfied with compliance, or cross (X) if not satisfied with compliance and specify the reference of the Part 4 finding, or enter N/A where an item is not applicable, or N/R when applicable but not reviewed.		
<b>Část 3: Vyhovění Výkladu organizace pro výcvik údržby podle Part-147 (MTOE)</b> Prosím označte políčko buď odškrtnutím (✓), jestliže jste přesvědčeni o vyhovění; nebo jestliže nejste přesvědčeni o vyhovění, označte políčko křížkem (X) a uveďte vedle políčka odkaz na nález podle Části 4; nebo запиšte N/A (není použitelná) v případě, že položka není použitelná, nebo N/R (není přezkoumána) v případě, že položka je použitelná, ale není přezkoumána.		
Part 1 / Část 1	MANAGEMENT/VEDENÍ	
1.1	<input type="checkbox"/>	Corporate commitment by accountable Manager / Statutární prohlášení odpovědného vedoucího
1.2	<input type="checkbox"/>	Management personnel / Zaměstnanci vedení
1.3	<input type="checkbox"/>	Duties and responsibilities of management personnel, instructors, knowledge examiners and practical assessor / Povinnosti a odpovědnosti zaměstnanců vedení, instruktorů, osob hodnotících teoretické znalosti a praktické dovednosti
1.4	<input type="checkbox"/>	Management personnel organisation chart Organizační schéma vedení
1.5	<input type="checkbox"/>	List of instructional and examination staff Seznam instruktorů a examinátorů
1.6	<input type="checkbox"/>	List of approved addresses Seznam schválených míst organizace.
1.7	<input type="checkbox"/>	List of subcontractors as per 147.A.145(d) Seznam subdodavatelů podle 147.A.145(d)
1.8	<input type="checkbox"/>	General description of facilities of paragraph 1.6 addresses Všeobecný popis provozních prostor v místech podle 1.6
1.9	<input type="checkbox"/>	Specific list of courses and type examinations approved by the competent authority Zvláštní seznam kurzů a typových zkoušek schválených příslušným úřadem
1.10	<input type="checkbox"/>	Notification procedures regarding changes to organisation Postupy oznámení změn týkajících se organizace
1.11	<input type="checkbox"/>	Exposition and associated manuals amendment procedures Postup změny výkladu a souvisejících příruček
Part 2 / Část 2	TRAINING AND EXAMINATION PROCEDURES / POSTUPY VÝCVIKU A ZKOUŠENÍ	
2.1	<input type="checkbox"/>	Organisation of courses Organizace kurzů
2.2	<input type="checkbox"/>	Preparation of course material Příprava materiálu pro kurz
2.3	<input type="checkbox"/>	Preparation of classrooms and equipment Příprava tříd a vybavení
2.4	<input type="checkbox"/>	Preparation of workshops/maintenance facilities and equipment Příprava dílen/provozních prostor údržby a vybavení
2.5	<input type="checkbox"/>	Conduct of theoretical training & practical training (during basic knowledge training and type/task training) Provádění teoretického výcviku a praktického výcviku (během výcviku základních znalostí a typového výcviku/zácviku)
2.6	<input type="checkbox"/>	Records of training carried out Záznamy provedeného výcviku
2.7	<input type="checkbox"/>	Storage of training records Uchovávání záznamů výcviku
2.8	<input type="checkbox"/>	Training at locations not listed in paragraph 1.6 Výcvik v místech neuvedených v seznamu podle 1.6
2.9	<input type="checkbox"/>	Organisation of examinations Organizace zkoušek

**PART-147 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT**

**EASA FORM 22**

**DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRAVNĚNÍ PODLE ČÁSTI-147**

**FORMULÁŘ 22 EASA**

**Part 3: Compliance with Part-147 maintenance training organisation exposition (MTOE)**

**Část 3: Vyhovění Výkladu organizace pro výcvik údržby podle Part-147 (MTOE)**

2.10	<input type="checkbox"/>	Security and preparation of examination material Ochrana a příprava materiálu pro zkoušky
2.11	<input type="checkbox"/>	Preparation of examination rooms Příprava místností pro zkoušky
2.12	<input type="checkbox"/>	Conduct of examinations (basic knowledge examinations, type/task training examinations and type examinations) Provádění zkoušek (zkoušek základních znalostí, zkoušek z typového výcviku/zácviku a typových zkoušek)
2.13	<input type="checkbox"/>	Conduct of practical assessments (during basic knowledge training and type/task training) Provádění hodnocení praktických dovedností (během výcviku základních znalostí a typového výcviku/zácviku)
2.14	<input type="checkbox"/>	Marking and record of examinations Hodnocení a zaznamenávání zkoušek
2.15	<input type="checkbox"/>	Storage of examination records Uchovávání záznamů zkoušek
2.16	<input type="checkbox"/>	Examinations at locations not listed in paragraph 1.6 Zkoušky v místech neuvedených v seznamu podle 1.6
2.17	<input type="checkbox"/>	Preparation, control & issue of basic training course certificates. Příprava, kontrola a vydávání Osvědčení o základním výcvikovém kurzu
2.18	<input type="checkbox"/>	Control of subcontractors Řízení subdodavatelů

Part 3 / Část 3

TRAINING SYSTEM QUALITY PROCEDURES / POSTUPY JAKOSTI SYSTÉMU VÝCVIKU

3.1	<input type="checkbox"/>	Audit of training Audit výcviku
3.2	<input type="checkbox"/>	Audit of examinations Audit zkoušení
3.3	<input type="checkbox"/>	Analysis of examination results Rozbor výsledků zkoušek
3.4	<input type="checkbox"/>	Audit and analysis remedial action Audit a rozbor nápravného opatření
3.5	<input type="checkbox"/>	Accountable manager annual review Výroční zpráva odpovědného vedoucího
3.6	<input type="checkbox"/>	Qualifying the instructors Kvalifikace instruktorů
3.7	<input type="checkbox"/>	Qualifying the examiners and the assessors Kvalifikace examinátorů a osob hodnotících praktické dovednosti
3.8	<input type="checkbox"/>	Records of qualified instructors & examiners Záznamy kvalifikovaných instruktorů a examinátorů

Part 4 / Část 4

APPENDICES / DODATKY

4.1	<input type="checkbox"/>	Example of documents and forms used Příklady používaných dokumentů a formulářů
4.2	<input type="checkbox"/>	Syllabus of each training course Program každého výcvikového kurzu
4.3	<input type="checkbox"/>	Cross-reference index – if applicable Rejstřík propojovacích odkazů – jestliže je použitelný

**MOM reference / Číslo MOM:**

**MTOE amendment / Změna MTOE:**

**Competent authority audit staff / Personál auditu příslušného úřadu:**

**Signature(s) / Podpis(y):**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**Competent authority office  
Úřadovna příslušného úřadu:**

**Date of Form 22 Part 3 completion:  
Datum vyplnění Části 3 formuláře 22:**

PART-147 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT		EASA FORM 22				
DOPORUČUJÍCÍ ZPRÁVA PRO VYDÁNÍ OPRÁVNĚNÍ PODLE ČÁSTI-147		FORMULÁŘ 22 EASA				
<p><b>Part 4: Findings regarding Part-147 compliance status</b> Each level 1 and 2 finding should be recorded whether it has been rectified or not and should be identified by a simple cross reference to the Part 2 requirement. All non-rectified findings should be copied in writing to the organisation for the necessary corrective action.</p> <p><b>Part 4: Nálezy týkající se stavu vyhovění Části-147</b> Každý nález úrovně 1 a 2 by měl být zaznamenán, ať už byl nebo nebyl odstraněn, a měl by být určen jednoduchým překlenovacím odkazem na požadavek Části 2. Kopie veškerých neodstraněných nálezů by měla být písemně poskytnuta organizaci, kvůli nezbytnému nápravnému opatření.</p>						
Part 2 or 3 ref. Odkaz z Části 2 nebo 3	Audit reference(s) / Číslo auditu(ů): Findings / Nálezy	L e v e l	Ú r o v e ň	Corrective action Nápravné opatření		Reference Odkaz
				Date Due Datum zahájení	Date closed Datum dokončení	







- E. Dochází k přejmenování názvu rozhodnutí č. 2003/19/RM, Přílohy VIII (Poradenský materiál k Části-M) na Přílohu VI (Poradenský materiál k Části-M):

~~**Příloha VIII  
Poradenský materiál k Části-M**~~

**Příloha VI  
Poradenský materiál k Části-M**

**GM k Dodatku II k Části-M      Použití formuláře 1 EASA pro údržbu**

**Formulář 1 EASA Blok 12 „Poznámky“**

Příklady údajů, které mají být, podle vhodnosti, zapsány v tomto bloku:

- Používaná dokumentace údržby, včetně uvedení odpovídající změny, pro veškerou prováděnou práci a nejen tu, kterou uvádí zápis v bloku 11.  
Prohlášení jako je „v souladu s CMM“ není přípustné.
- Metody nedestruktivního zkoušení (NDT) s použitou příslušnou dokumentací, pokud s metodami souvisí.
- Vyhovění příkazům k zachování letové způsobilosti nebo servisním bulletinům.
- Prováděné opravy.
- Prováděné modifikace.
- Zastavěné náhradní součásti.
- Stav součástí s omezenou životností.
- Omezení skladovatelnosti.
- Odchytky od zakázek zákazníka.
- Prohlášení o uvolnění ke splnění požadavků údržby zahraničního úřadu pro civilní letectví.
- Informace potřebné pro doložení zásilky s nedostatky nebo opětovné kompletace po doručení.
- Odkazy napomáhající vysledovatelnosti, jako jsou čísla dávek.