

Změna Nařízení EU č. 1321/2014

Změna Části M

Část M Struktura a obsah

Úvodní článek: Definice příslušného úřadu

- **Oddíl A: Technické požadavky**

Hlava A: Obecně

Hlava B: Odpovědnost

Hlava C: Zachování letové způsobilosti

Hlava D: Normy údržby

Hlava E: Letadlové celky

M.A.501 **Klasifikace** a zástavba

M.A.502 Údržba letadlových celků

M.A.503 Letadlové celky s omezenými provozními lhůtami

M.A.504 **Oddělení** letadlových celků

Hlava F: Organizace k údržbě

Hlava G: Organizace k řízení zachování letové způsobilosti

Hlava H: Osvědčení o uvolnění do provozu (CRS)

Hlava I: Osvědčení kontroly letové způsobilosti (ARC)

Část M Struktura a obsah - *dokončení*

- **Oddíl B: Postupy pro příslušné úřady**

Hlava A: Obecně

Hlava B: Odpovědnost

Hlava C: Zachování letové způsobilosti

Hlava F: Organizace údržby

Hlava G: Organizace k řízení zachování let. způsobilosti

Hlava I: Osvědčení kontroly let. způsobilosti (ARC)

- **Dodatky:**

Dodatek I Smlouva o zachování letové způsobilosti

Dodatek II Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou - Formulář 1 EASA

Dodatek III Osvědčení kontroly letové způsobilosti - Formulář 15 EASA

Dodatek IV Systém tříd oprávnění a kvalifikací k opravňování AMO

Dodatek V Oprávnění organizace k údržbě - Formulář 3F EASA

Dodatek VI Oprávnění organizace k řízení ZLZ - Formulář 14 EASA

Dodatek VII Složité úkoly údržby

Dodatek VIII Omezená údržba, kterou provádí pilot-vlastník

Změny Části M

Část M, Oddíl A: Technické požadavky

Hlava E: Letadlové celky

Hlava F: Organizace údržby

M.A.501 Klasifikace a zástavba

- a) Letadlové celky musí být roztrženy do následujících skupin:
1. LC, které jsou ve způsobilém stavu, uvolněny Formulářem 1 EASA či rovnocenným a označeny podle Části 21, Hlavy Q, pokud Část 21 nebo Část M nestanoví jinak (*viz čl. 21.A.307*).
 2. LC neschopné provozu, které musí projít údržbou podle tohoto Nařízení.
 3. LC klasifikované jako nepoužitelné, neboť dosáhly omezení své provozní lhůty, nebo mají neopravitelnou závadu.
 4. Normalizované součásti pro použití na letadle / motoru / vrtuli / LC, když jsou specifikovány v údajích pro údržbu a provázeny dokladem o shodě s odkazem na použitou normu.
 5. Materiál, jak polotovary, tak spotřební, pro použití během údržby, když je organizace přesvědčena, že splňuje stanovené podmínky a je výsledovatelný = je doprovázen dokumentací jednoznačně určující konkrétní materiál, shodu se stanovenou specifikací a výrobní i dodavatelský zdroj. ... pokračuje za AMC M.A.501(a)

AMC M.A.501(a) Zástavba

- 1. K zajištění vyhovujícího stavu letadlového celku má AMO nebo osoba uvedená v M.A.801 provést kontroly / přezkoušení.*
- 2. Tyto kontroly je třeba provést před zástavbou LC do letadla (nebo do jiného LC).*
- 3. Dále jsou uvedeny typické kontroly, které se provádějí:*
 - a) kontrola obecného stavu LC a obalu s ohledem na poškození,*
 - b) kontrola, zda nevypršela skladovací lhůta / životnost LC,*
 - c) kontrola, zda je LC příslušně zabalen / konzervován s ohledem na druh LC (např. ochrana elektroniky vůči statické elektřině),*
 - d) kontrola, zda má LC odpovídající záslepky proti poškození / znečištění (lepicí páska není vhodná na elektrické kontakty).*
- 4. Účelem Formuláře 1 EASA (viz Dodatek II) je uvolnění LC do provozu po výrobě / provedené údržbě a též umožnění zástavby LC sejmutých z jednoho letadla / LC do jiného letadla / LC.*

... pokračuje

AMC M.A.501(a) Zástavba - pokračování

5. Pro účely Části M může být rovnocenným dokladem k Form 1 EASA:

- a) uvolňující dokument vydaný organizací podle podmínek oboustranné dohody podepsané EU (např. **FAA Form 8130-3**),*
- b) uvolňující dokument vydaný organizací schválenou dle dohody o údržbě JAA, dokud nebude nahrazena dohodou EU,*
- c) Formulář 1 JAA vydaný před 28.11.2004 organizací údržby podle JAR 145 ve státě s plným členstvím v JAA,*
- d) Formulář 1 JAA vydaný pro nový LC výrobcem před tím, než vyhověl Části 21, podle JAR 21 (s plným členstvím v JAA),*
- e) Formulář 1 JAA vydaný před 28.9.2005 výrobní organizací oprávněnou příslušným úřadem dle národních předpisů,*
- f) Formulář 1 JAA vydaný před 28.9.2008 organizací údržby oprávněnou příslušným úřadem dle národních předpisů,*

... pokračuje

AMC M.A.501(a) Zástavba - dokončení bodu 5

- g) uvolňující dokument přijatelný pro příslušný úřad podle znění oboustranné dohody se třetí zemí, dokud nebude nahrazena dohodou EU, je-li dohoda se třetí zemí předložena Komisi a dalším úřadům v EU dle čl. 12 Nařízení **ES č. 216/2008**,*
 - h) uvolňující dokument vydaný podle podmínek bodu 4 článku 4 nařízení EU č. 1321/2014 (= **národní dokument vydaný před datem platnosti nařízení**),*
 - i) body f) a g) nejsou použitelné pro údržbu podle Části 145.*
- 6. Jakýkoli LC skladovaný / dodaný bez Formuláře 1 EASA nebo rovnocenného nemůže být zastavěn do letadla zapsaného do let. rejstříku příslušného úřadu, pokud mu není Formulář 1 EASA vydán oprávněnou organizací podle AMC M.A.613(a).*

*Náležitosti a používání Formuláře 1 EASA – viz Dodatek II.
Výjimka - letadlové celky podle 21.A.307(c), viz M.A.502(a).*

M.A.501 Zástavba - dokončení

b) **Letadlové celky**, normalizované součásti a materiál lze použít k zástavbě do letadla / LC jen, jsou-li **ve způsobilém stavu, patří do některé ze skupin podle odstavce a) a jsou specifikovány v příslušných údajích pro údržbu.**

c), d) *Zrušeno.*

Vypadly dřívější požadavky:

b) *Před zástavbou LC se musí osoba / AMO přesvědčit, zda je LC vhodný s ohledem na AD, resp. odlišné modifikace.*

c) *Normalizovaná část smí být do letadla / LC zastavěna jen, je-li specifikována v údajích pro údržbu a doprovázena dokladem o shodě s použitou normou. (= nyní M.A.501(a)4)*

d) *Materiál (polotovary / spotřební) smí být použit do letadla / LC jen, je-li specifikován v údajích pro údržbu, výsledovatelný a splňuje stanovené podmínky. Musí být doprovázen dokladem o původu a shodě s použitou normou. (= nyní M.A.501(a)5)*

AMC M.A.501(b) Zástavba

- 1. Formulář 1 EASA určuje letovou způsobilost a vhodný stav letadlového celku. Blok 12 může obsahovat významné informace o letové způsobilosti (viz Dodatek II), jež mohou vyžadovat nezbytné činnosti.*
- 2. K zástavbě LC do letadla (**nebo do jiného LC**) může dojít pouze, je-li osoba uvedená v M.A.801 resp. AMO dle Části M, Hlavy F nebo Části 145 přesvědčena, že LC splňuje požadované normy.*
- 3. Osoba uvedená v M.A.801 nebo AMO se má přesvědčit, že LC splňuje schválené údaje / normy požadované pro typový návrh nebo modifikace. To lze ověřit např. odkazem na kusovník výrobce / držitele TC / STC nebo jiné schválené údaje (servisní bulletiny). Pozornost je nutno dále věnovat vyhovění všem použitelným AD a stavu dílů s omezenou provozní lhůtou, jež jsou v LC instalovány.*

AMC M.A.501(c) Zástavba

1. *Normalizované součásti jsou:*

a) *Díly vyrobené podle specifikací, které stanoví průmysl, EASA, příslušný úřad nebo jiná státní instituce a obsahují informace nutné pro výrobu a ověření shody součásti, aby ji mohl vyrobit jakýkoli subjekt, tj. konstrukční údaje, postupy výroby, zkoušek, kritéria přijatelnosti a označování. AMC dále uvádí příklady takových specifikací.*

b) *Pro kluzáky a motorové kluzáky též přístroje a vybavení, jež nejsou požadovány použitelným předpisem letové způsobilosti (CS 22.1303, -1305, -1307), provozními předpisy, řízením letového provozu ani pravidly létání a neohrožují bezpečnost, pracují-li správně / nesprávně / nepracují vůbec. AMC dále uvádí příklady takových položek.*

Vybavení, jež podléhá schválení dle předpisu let. způsobilosti a musí splňovat ETSO / rovnocenný dokument, není považováno za normalizovanou součást (např. kyslíkové vybavení).

... pokračuje

AMC M.A.501(c) Zástavba - dokončení

- 2. Držitel TC může vydat příručku normaliz. dílů schválenou jeho přísluš. úřadem nebo vytvořit odkazy v kusovníku na národní / mezinárodní specifikace, jež nemusí být určeny jen pro letectví.*
- 3. Průvodní doklady normaliz. dílů musí jasně určovat konkrétní položku, výrobce i dodavatele a obsahovat prohlášení o shodě. Má-li díl zvláštní podmínky skladování, omezení provozní lhůty atd., musí být uvedeny na průvod. dokladech a/nebo obalu dílu.*
- 4. Formulář 1 EASA ani rovnocenný doklad není obvykle vydáván a neměl by proto být vyžadován.*

AMC M.A.501(d) Zástavba

- 1. Spotřební materiál je jakýkoli materiál použitý jednorázově jako barvy, maziva, tmely, těsnící látky, chemické směsi apod.*
- 2. Nezpracovaný materiál je jakýkoli materiál vyžadující k výrobě dílu další zpracování jako kovy, dřevo, plasty, tkaniny apod.*

... pokračuje

AMC M.A.501(d) Zástavba - dokončení

3. *Materiál jak spotřební tak nezpracovaný smí být přijat jen, vyhovuje-li požadované specifikaci, jež by měla být vyznačena na materiálu a/nebo obalu spolu s číslem dávky, kde je vhodné.*
4. *Průvodní doklady musí určovat konkrétní materiál, výrobce i dodavatele a obsahovat prohlášení o shodě. Jsou-li předepsány zvláštní podmínky pro skladování, omezení provoz. lhůty apod., musí je obsahovat průvodní doklady a/nebo obal.*
5. *Formulář 1 EASA ani rovnocenný doklad nemá být vydáván ani vyžadován. Specifikace materiálu jsou uvedeny v údajích držitele TC / STC, nestanoví-li EASA / příslušný úřad jinak.*
6. *Položky nakupované v dávkách (spojovací díly apod.) mají být dodávány v neporušeném obalu. Obal má uvádět použitelnou specifikaci / normu, označení (P/N), číslo dávky a množství. Průvodní doklady mají uvádět použitelnou specifikaci / normu, P/N, číslo dávky, dodané množství a výrobní zdroj. Pochází-li položky z různých dávek, má být dodán dokument zvlášť pro každou dávku.*

M.A.502 Údržba letadlových celků

- a) Vyjma letadlových celků podle 21.A.307(c) musí být údržba LC provedena pouze příslušně oprávněnými AMO podle Části M, Hlavy F nebo podle Části 145.
- b) Odchylně od bodu a) může být údržba LC podle údajů o údržbě letadla nebo, souhlasí-li s tím přísluš. úřad, dle údajů o údržbě LC, provedena AMO s kvalifikací A podle Části M, Hlavy F nebo Části 145, jakož i osvědč. personálem podle M.A.801(b)2 (= *nezávislým, mimo AMO*), pouze tehdy, jsou-li takové LC zastavěny v letadle. Taková AMO nebo OP však může dočasně sejmout takový LC za účelem údržby, pokud se tím usnadní přístup k LC, ale s výjimkou případů, kdy by byla sejmutím LC vyvolána potřeba další údržby, na jejíž provedení se tento bod nevztahuje. Údržba LC prováděná v souladu s tímto bodem nepodléhá vystavení Formuláře 1 EASA a vztahují se na ni požadavky o uvolnění letadla do provozu podle M.A.801.

... pokračuje za 21.A.307

21.A.307 Uvolnění letadlových částí k zástavbě

Letadlová část nebo zařízení je způsobilá k zástavbě do typově certifikovaného výrobku, je-li ve stavu pro bezpečný provoz a:

- a) má osvědčení Form 1 EASA, že byla vyrobena v souladu se schválenými údaji a je označena podle Hlavy Q nebo
- b) je normalizovanou částí nebo
- c) Pro letadla ELA1 nebo ELA2, část nebo zařízení:
 1. nemá omezenou životnost, ani není částí primární konstrukce ani řídicích prvků;
 2. je vyrobena v souladu s použitelnými údaji;
 3. je označena podle Hlavy Q;
 4. je určena k zástavbě do daného letadla;
 5. vlastník letadla, do nějž má být zastavěna, ověřil soulad s podmínkami 1.- 4. a přejal za tento soulad odpovědnost.

M.A.502 Údržba letadlových celků - pokračování

- c) Odchylně od bodu a) může být údržba celku motoru / APU dle údajů o údržbě motoru / APU nebo, souhlasí-li s tím příslušný úřad, dle údajů o údržbě LC, provedena AMO s kvalifikací B podle Části M, Hlavy F nebo Části 145 jen, jsou-li takové LC zastavěny v motoru / APU. AMO však může dočasně sejmout LC za účelem údržby, pokud se tím usnadní přístup k LC, ale s výjimkou případů, kdy by toto sejmutí vyvolalo potřebu další údržby, na niž se tento bod nevztahuje.
- d) Odchylně od bodu a) a M.A.801(b)2 může osvědč. personál podle M.A.801(b)2 (= *nezávislý*) vykonávat v souladu s údaji pro údržbu letadlového celku následující činnosti:
1. údržbu kromě generálních oprav LC letadel ELA1, která nejsou používána v obchodní dopravě,
 2. GO motorů a vrtulí letadel CS-VLA, CS-22 a LSA, která nejsou používána v obchodní dopravě, přičemž uvedené LC mohou být v letadle zastavěny, nebo z něj dočasně demontovány. *... pokračuje*

M.A.502 Údržba letadlových celků - *dokončení*

Taková údržba LC nepodléhá vystavení Formuláře 1 EASA, ale požadavkům na uvolnění letadla do provozu dle M.A.801.

- e) Údržba LC uvedených v bodě 21.A.307(c) smí být provedena organizací údržby s kvalifikací A podle Části M, Hlavy F nebo podle Části 145 nebo osvědč. personálem dle M.A.801(b)2 (= *nezávislým*) nebo i pilotem-vlastníkem dle M.A.801(b)3, jsou-li takové LC zastavěny v letadle nebo též z něj dočasně sejmuty pro usnadnění přístupu. Taková údržba LC nepodléhá vystavení Formuláře 1 EASA, ale požadavkům na uvolnění letadla do provozu podle M.A.801.

Form 1 pro LC po údržbě smí vydat pouze příslušně oprávněná AMO !

Požadavky na kvalifikaci OP pro letadlové celky, viz čl. 5 odst. 6 Nařízení EU č. 1321/2014.

AMC M.A.502 Údržba letadlových celků

Demontáž / montáž LC na letadlo je považována za údržbu letadla a ne LC, takže se na ni nevztahují požadavky M.A.502.

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

Body M.A.502(b), (c) umožňují provádět jistou údržbu LC dle údajů o údržbě LC organizacím AMO bez kvalifikací tříd B, C, nebo i nezávislým OP za předpokladu souhlasu:

- úřadu odpovědného za dozor nad AMO dle paragrafu M.1-2 (AMO dle Části M, Hlavy F) nebo 145.1 (AMO dle Části 145),*
- úřadu státu registrace letadla (údržba prováděná nezávislým osvědčujícím personálem).*

Přísluš. úřad takto může povolit jen údržbu jednoduchých LC, je-li přesvědčen, že jsou k dispozici vhodné prostory, nářadí, vybavení a náležitě způsobilý OP. Pro složitější LC může být nutná speciální kvalifikace a nepostačí AML podle Části 66.

M.A.503 Letadlové celky s omezenými provozními lhůtami

- a) Zastavěné letadlové celky s omezenými provozními lhůtami nesmí překročit schválenou provozní lhůtu, jak je stanovena podle schváleného programu údržby a AD, nestanoví-li bod **M.A.504(c)** jinak.
- b) Schválená provozní lhůta je podle potřeby vyjádřena kalendářní dobou, dobou letu, počtem přistání nebo cyklů, co je použitelné.
- c) Po skončení schválené provozní lhůty musí být LC z letadla vyjmut za účelem údržby, příp. likvidace u LC s ukončenou certifikovanou provozní lhůtou.

M.A.504 Oddělení letadlových celků

- a) Letadlové celky neschopné provozu a nepoužitelné musí být odděleny od provozuschopných LC, normalizovaných součástí a materiálů.
- b) Nepoužitelné LC nesmí být vráceny do systému dodávek, pokud nebyla certifikovaná omezená lhůta prodloužena nebo schválena oprava závady dle Nařízení EU č. 748/2012 (= *schválené údaje pro opravu podle Části 21*). (*odpovídá původnímu M.A.504(c)*)
- c), d), e) *Zrušeno.*

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

*LC zůstane nadále neschopný provozu, dokud není rozhodnuto dle AMC M.A.605(c)6 (= *AMO má definovat odpovědné osoby, postupy a vedení záznamů o rozhodnutí o dalším nakládání s neschopnými LC*).*

M.A.504 Oddělení letadlových celků - poznámky

Vypadly dřívější požadavky:

- b) LC neschopný provozu musí být označen a uchováván v řízení AMO, dokud není rozhodnuto o jeho osudu. Osoba nebo AMO ale může správu neschopného LC, nepochází-li z letadla v CAT / složitého, převést na vlastníka, o čemž učiní zápis v knize LC.*
- c) LC, jež dosáhly limitu své lhůty / mají neopravitelnou závadu musí být označeny za nepoužitelné a nesmí být vráceny do systému dodávek, pokud není lhůta prodloužena nebo schválena oprava podle M.A.304. (= obdoba nynějšího M.A.504(b))*
- d) Každá odpovědná osoba / AMO musí nepoužitelné LC dle c):*
 - 1. uchovávat na místě podle b),* *nebo*
 - 2. zařídit, že LC bude před předáním znehodnocen tak, aby bylo neekonomické jej opravit.*
- e) Odchylně od d) může odpovědná osoba / AMO odpovědnost za nepoužitelné LC převést na organizaci pro výcvik / výzkum bez poškození.*

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

- 1. Osvědčující personál podle M.A.801(b)2, M.A.801(c) nebo AMO podle Části M, Hlavy F nebo Části 145 musí zajistit označení všech LC neschopných provozu.*
- 2. Stav LC má být jasně doložen na štítku, jenž identifikuje LC a slouží k určení nutné další činnosti – provozní doba, stav údržby / konzervace, hlášené závady, vystavení nepříznivým vlivům / incidentu. Je třeba zabránit oddělení štítku od LC.*
- 3. OP provádějící údržbu dle M.A.801(b)2 či M.A.801(c) musí nepoužitelný LC předat se souhlasem vlastníka / nájemce letadla k bezpečnému uložení pod správu AMO podle Části M, Hlavy F nebo Části 145, nebo převést odpovědnost za LC na samotného vlastníka za podmínek podle M.A.504(b).
„Bezpečné uložení pod správou AMO“ znamená zabezpečené místo, za něž odpovídá AMO. To může zahrnout místa zřízená AMO mimo provozovny údržby, která musí být popsána v příslušných postupech AMO.*

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

1. *Následující celky mají být považovány za nepoužitelné:*
 - a) *LC s neopravitelnou závadou, ať viditelnou nebo skrytou,*
 - b) *LC nesplňující schválené specifikace, neschopné prokázat shodu se specifikacemi,*
 - c) *LC po nevratné neschválené modifikaci nebo přepracování,*
 - d) *LC, jež dosáhly / přesáhly určené omezení své provozní lhůty nebo jim chybí nebo mají neúplné provozní záznamy,*
 - e) *LC, které nelze opravit do způsobilého stavu, protože byly vystaveny extrémním silám, žáru či nepříznivému prostředí,*
 - f) *LC, pro něž nemůže být dosaženo shody s platnými AD,*
 - g) *LC, pro něž nelze vyhledat záznamy o letové způsobilosti či vysledovat výrobce.*

... pokračuje

AMC M.A.504(c) Řízení letadlových celků neschopných provozu - dokončení

- 2. Je obvyklé, že se majitelé snaží zbavit nepoužitelných celků odepsáním, prodejem nebo převedením a ty se pak někdy znovu objeví v distribuci pro leteckou veřejnost. Postup, díky němuž se položky zdají jako provozuschopné, může mít za následek používání nevyhovujících LC. Proto organizace vyřazující LC z provozu musí zvážit možnost, že by mohly být později falešně zhodnoceny a prodány jako provozuschopné a musí zaručit znehodnocení / likvidaci nepoužitelných celků způsobem, který nedovolí jejich návrat do provozu.*

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

1. *LC mají být znehodnoceny, aby se staly trvale nepoužitelné pro svůj původní účel a nemohly být přepracovány či opatřeny povrchem budícím dojem, že jsou provozuschopné – nátěrem, pokovením, čištěním, leštěním, vyrovnáním, svářením, obráběním, obnovením závitu apod.*
2. *Znehodnocení má být provedeno některou z nebo kombinací následujících metod:*
 - a) *rozdrcením,*
 - b) *spálením,*
 - c) *odstraněním hlavních příchytek, koncovek nebo jiných prvků,*
 - d) *trvalým zdeformováním důležitých součástí,*
 - e) *vyříznutím / vyvrtáním otvorů,*
 - f) *roztavením,*
 - g) *rozřezáním na mnoho malých částí,*
 - h) *jakoukoli další metodou přijatelnou pro příslušný úřad.*

... pokračuje

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

3. *Následující postupy znehodnocení nejsou vhodné, neboť nejsou trvalé:*
 - a) *vylišování nebo vibrační vyleptání,*
 - b) *označení barvou,*
 - c) *malé deformace, zářezy nebo vyražení značky,*
 - d) *označení štítkem nebo značkami,*
 - e) *vyvrtání několika malých otvorů,*
 - f) *rozdělení jen na dvě části.*
4. *Výrobci schválených LC by měli udržovat seznamy výrobních čísel LC s ukončenou provozní lhůtou, případně další seznam kritických LC. Organizace, která LC zruší a znehodnotí, by měla výrobci poskytnout štítek s údaji a/nebo výrobní číslo a informaci o konečném předání či zrušení LC.*

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

AMO může se souhlasem majitele rozhodnout, že poskytne LC pro legitimní neletecké použití jako je vzdělávání, výcvik, výzkum nebo vývoj, kdy znehodnocení není vhodné. Následující postupy mají zabránit návratu LC do systému distribuce leteckého materiálu:

- a) trvalé označení LC jako „Nepoužitelné“ (razítko inkoustem není vhodné),*
- b) odstranění původního číselného označení LC,*
- c) odstranění identifikačního štítku s údaji,*
- d) vedení záznamů o převodu nepoužitelných LC a odpovědnosti za ně pomocí výrobního čísla nebo jiného jedinečného údaje,*
- e) písemné postupy likvidace LC ve smlouvě o jejich převedení.*

Pozn.: Nepoužitelné LC nesmí být předány žádné osobě nebo organizaci, o níž je známo, že je vrací do systému distribuce leteckého materiálu !

M.A.606 Požadavky na personál

- a) AMO jmenuje odpovědného vedoucího se statutární pravomocí k zajištění, že veškerá objednaná údržba bude financována a prováděna na úrovni požadované Částí M.
- b) Musí být jmenována osoba / skupina osob odpovědná za plnění požadavků Části M a přímo odpovědná AM.
- c) Všechny osoby uvedené v bodě b) musí prokázat odpovídající znalosti, vzdělání a praxi v údržbě letadel / LC.
- d) AMO musí mít k dispozici dostatečný a vhodně kvalifikovaný personál pro očekávanou práci. Personál s dočasnou smlouvou může být použit v případě nárůstu objemu práce jen, pokud nevydává osvědčení o uvolnění do provozu.
- e) Musí být prokázána a zaznamenána kvalifikace veškerého personálu zapojeného do údržby, kontrol LZ a tvorby MP.
- f) Kvalifikace personálu provádějícího specializované úkoly (jako sváření nebo NDT kromě barevné indikace) musí být v souladu s úředně uznávanými normami (*pro NDT = EN 4179*).

M.A.606 Požadavky na personál – pokračování

- g) AMO musí mít dostatečný osvědčující personál (OP) pro vydání osvědčení o uvolnění do provozu letadel / LC podle M.A.612 a M.A.613. OP musí splňovat požadavky:
1. Části 66 v případě letadel;
 2. čl. 5 odst. 6 tohoto Nařízení v případě letadlových celků.
- h) Odchylně od bodu g) může AMO využít OP s níže uvedenou kvalifikací k údržbě pro provozovatele v obchodním provozu, pokud má odpovídající postupy schváleny v rámci MOM:
1. Pro opakovaný AD uvádějící, že jej může provádět letová posádka, může AMO vydat veliteli letadla omezené oprávnění OP na základě průkazu způsobilosti letové posádky, zajistí-li AMO odpovídající výcvik k provedení AD.
 2. Při provozu letadla daleko od místa údržby může AMO vydat veliteli letadla omezené oprávnění OP na základě průkazu letové posádky, zajistí-li AMO odpovídající výcvik k provedení daných úkolů údržby.

... pokračuje

M.A.606 Požadavky na personál – dokončení

- i) Pokud AMO provádí kontroly LZ a vydává ARC pro letadla ELA1 mimo obchodní provoz podle M.A.901(1), musí mít personál kontroly LZ kvalifikovaný a oprávněný v souladu s M.A.901(1)1.
- j) Pokud AMO zpracovává a zajišťuje schválení MP pro letadla ELA2 mimo obchodní provoz podle M.A.201(e)ii), musí mít kvalifikovaný personál, který je schopen prokázat odpovídající znalosti a praxi.

M.A.608 Letadlové celky, vybavení a nářadí

- a) Organizace musí:
 - 1. mít vybavení a nářadí stanovené v údajích pro údržbu podle M.A.609 nebo ověřené rovnocenné vybavení a nářadí, jak uvádí seznam v příručce organizace údržby, nezbytné pro každodenní údržbu v rámci rozsahu oprávnění a
 - 2. prokázat, že má přístup ke všemu ostatnímu vybavení a nářadí, které se používá příležitostně.
- b) Nářadí a vybavení musí být kontrolováno a cejchováno podle úředně uznaných norem a AMO o tom musí vést záznamy.
- c) AMO musí prohlédnout, roztrždit a vhodně oddělit všechny dodané LC, **normalizované součásti a materiály**.

Dodatek VII k Části M

SLOŽITÉ ÚKOLY ÚDRŽBY uvedené v bodech,

M.A.801(b)2 a M.A.801(c):

1. Změny, opravy nebo výměny provedené nýtováním, lepením, laminováním nebo svařováním následujících částí draku:
2. Modifikace nebo oprava jakékoliv z následujících částí:
3. Provádění prací na pístovém motoru:
 - a) demontáže / montáže motoru k jiným účelům, než,
 - b) demontáže / montáže redukčních převodů,
 - c) sváření a pájení natvrdo jiné, než nevýznamné opravy,
 - d) zásah do jakékoli jednotky, jež je dodávána přezkoušená
4. Vyvažování vrtulí jiné, nežli:
 - a) ověření statického vyvážení,
 - b) dynamické vyvážení vrtulí na letadle
5. Jakékoli další úkoly, které vyžadují:
 - a) speciální nářadí, zařízení nebo vybavení,
 - b) koordinační postupy kvůli dlouhé době / zapojení více osob.