



## ČESKÝ OBRANNÝ STANDARD

<b>174004</b> <b>2. vydání</b>	<b>POŽADAVKY NA SCHVÁLENÉ ORGANIZACE ÚDRŽBY VOJENSKÉ LETECKÉ TECHNIKY</b>
-----------------------------------	---

ZAVÁDÍ	EMAR 145, Ed. 1.2 (AMC & GM) REQUIREMENTS FOR MAINTENANCE ORGANISATIONS Požadavky na schválené organizace údržby vojenské letecké techniky
NAHRAZUJE	ČOS 174004, 1. vydání Požadavky na organizace oprávněné k údržbě

(VOLNÁ STRANA)

## ČESKÝ OBRANNÝ STANDARD

### POŽADAVKY NA SCHVÁLENÉ ORGANIZACE ÚDRŽBY VOJENSKÉ LETECKÉ TECHNIKY

**Základem pro tvorbu tohoto standardu byly originály následujících dokumentů:**

EMAR 145, Ed. 1.2	REQUIREMENTS FOR MAINTENANCE ORGANISATIONS Požadavky na schválené organizace údržby vojenské letecké techniky
EMAR 145, AMC & GM Ed. 1.2	ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE Přijatelné způsoby průkazu shody (AMC) GUIDANCE MATERIAL Poradenský materiál (GM)

© Úřad pro obrannou standardizaci, katalogizaci a státní ověřování jakosti

Praha 2020

OBSAH

1.....	Předmět standardu .....
2.....	Nahrazení standardů (norem) .....
3.....	Související dokumenty .....
4.....	Zpracovatel ČOS .....
5.....	Výběr použitých zkratk .....

SEKCE A.....	15
TECHNICKÉ POŽADAVKY .....	15
145.A.10 Rozsah.....	15
145.A.15 Žádost.....	15
145.A.20 Podmínky schválení .....	15
145.A.25 Požadavky na provozní prostory .....	15
145.A.30 Požadavky na personál .....	17
145.A.35 Osvědčující a podpůrný personál .....	22
145.A.40 Vybavení, nářadí a materiál.26	
145.A.42 Nakládání s letadlovými celky27	
145.A.45 Údaje pro údržbu.....	29
145.A.47 Plánování údržby .....	31
145.A.48 Výkon údržby .....	32
145.A.50 Osvědčení údržby .....	32
145.A.55 Záznamy o údržbě.....	34
145.A.60 Hlášení událostí .....	35
145.A.65 Politika bezpečnosti a kvality, postupy údržby a systém kvality .....	35
145.A.70 Výklad organizace údržby (MOE) .....	37
145.A.75 Práva AMO.....	39
145.A.80 Omezení schválené organizace údržby (AMO).....	40
145.A.85 Změny AMO .....	40
145.A.90 Zachování platnosti schválení . .....	41
145.A.95 Zjištění NVLA v AMO .....	41
SEKCE B.....	43
POSTUPY PRO PŘÍSLUŠNÉ NÁRODNÍ VOJENSKÉ LETECKÉ AUTORITY PRO LETOVOU ZPŮSOBILOST .....	43
145.B.01 Rozsah.....	43
145.B.10 Národní vojenská letecká autorita pro letovou způsobilost .....	43
145.B.15 Organizace údržby	

TABLE OF CONTENTS

SECTION A .....	15
TECHNICAL REQUIREMENTS .....	15
145.A.10 Scope .....	15
145.A.15 Application.....	15
145.A.20 Terms of approval.....	15
145.A.25 Facility requirements .....	15
145.A.30 Personnel requirements.....	17
145.A.35 Certifying staff and support staff.....	22
145.A.40 Equipment, tools and material26	
145.A.42 Acceptance of components..27	
145.A.45 Maintenance data .....	29
145.A.47 Maintenance planning.....	31
145.A.48 Performance of maintenance32	
145.A.50 Certification of maintenance 32	
145.A.55 Maintenance records .....	34
145.A.60 Occurrence reporting .....	35
145.A.65 Safety and quality policy, maintenance procedures and quality system .....	35
145.A.70 Maintenance Organisation Exposition (MOE).....	37
145.A.75 Privileges of the AMO .....	39
145.A.80 Limitations on the AMO .....	40
145.A.85 Changes to the AMO .....	40
145.A.90 Continued validity of approval . .....	41
145.A.95 AMO Findings by the NMAA ... .....	41
SECTION B .....	43
PROCEDURES FOR NATIONAL MILITARY AIRWORTHINESS AUTHORITIES.....	43
145.B.01 Scope .....	43
145.B.10 National Military Airworthiness Authority .....	43
145.B.15 Maintenance Organisations	

dislokované v několika pMS .....	44	located in several pMS.....	44
145.B.20 Počáteční schválení .....	44	145.B.20 Initial approval .....	44
145.B.25 Vydání schválení.....	44	145.B.25 Issue of approval .....	44
145.B.30 Průběžný dozor .....	45	145.B.30 Continuing oversight .....	45
145.B.35 Změny .....	45	145.B.35 Changes .....	45
145.B.40 Změny výkladu organizace údržby (MOE).....	46	145.B.40 Maintenance Organisation Exposition (MOE) amendments .....	46
145.B.45 Zrušení, pozastavení a omezení schválení .....	46	145.B.45 Revocation, suspension and limitation of approval .....	46
145.B.50 Nálezy .....	46	145.B.50 Findings.....	46
145.B.55 Uchovávání záznamů .....	47	145.B.55 Record-keeping .....	47
145.B.60 Výjimky.....	48	145.B.60 Exemptions.....	48
Příloha I – Osvědčení o uvolnění dle formuláře 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) .....	48	Appendix I – Authorised Release Certificate EMAR Form 1 .....	48
Příloha II – Systém tříd a kvalifikací používaný ke schvalování organizací údržby .....	48	Appendix II – Class and Rating System to be used for the Approval of Maintenance Organisations .....	48
Příloha III – Formulář 3 ČOS 174010 (EMAR Forms document).....	54	Appendix III – EMAR Form 3 .....	54
Příloha IV – Nepoužita.....	54	Appendix IV – Not Applicable.....	54
<b>PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU A PORADENSKÝ MATERIÁL</b> .....	<b>55</b>	<b>ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE &amp; GUIDANCE MATERIAL.....</b>	<b>55</b>
SEKCE A.....	55	SECTION A .....	55
TECHNICKÉ POŽADAVKY .....	55	TECHNICAL REQUIREMENTS.....	55
AMC 145.A.10 Rozsah .....	55	AMC 145.A.10 Scope .....	55
GM 145.A.10 Rozsah .....	55	GM 145.A.10 Scope .....	55
AMC 145.A.15 Žádost .....	55	AMC 145.A.15 Application .....	55
AMC 145.A.20 Podmínky schválení ...	56	AMC 145.A.20 Terms of approval.....	56
AMC 145.A.25(a) Požadavky na provozní prostory.....	56	AMC 145.A.25(a) Facility requirements .....	56
AMC 145.A.25(b) Požadavky na provozní prostory.....	56	AMC 145.A.25(b) Facility requirements .....	56
AMC 145.A.25(c) Požadavky na provozní prostory.....	57	AMC 145.A.25(c) Facility requirements .....	57
AMC 145.A.25(d) Požadavky na provozní prostory.....	57	AMC 145.A.25(d) Facility requirements .....	57
AMC 145.A.30(a) Požadavky na personál .....	57	AMC 145.A.30(a) Personnel requirements.....	57
AMC 145.A.30(b) Požadavky na personál .....	58	AMC 145.A.30(b) Personnel requirements.....	58
AMC 145.A.30(c) Požadavky na personál .....	59	AMC 145.A.30(c) Personnel requirements.....	59
AMC 145.A.30(d) Požadavky na personál .....	59	AMC 145.A.30(d) Personnel requirements.....	59

AMC 1 145.A.30(e) Požadavky na personál .....	61	AMC 1 145.A.30(e) Personnel requirements.....	61
AMC 2 145.A.30(e) Požadavky na personál .....	64	AMC 2 145.A.30(e) Personnel requirements.....	64
AMC 3 145.A.30(e) Požadavky na personál .....	66	AMC 3 145.A.30(e) Personnel requirements.....	66
AMC 4 145.A.30(e) Požadavky na personál .....	66	AMC 4 145.A.30(e) Personnel requirements.....	66
GM 1 145.A.30(e) Požadavky na personál .....	66	GM 1 145.A.30(e) Personnel requirements.....	66
GM 2 145.A.30 (e) Postup posouzení způsobilosti .....	70	GM 2 145.A.30(e) – Competence assessment procedure.....	70
GM 3 145.A.30(e) – Vzor záznamu praxe/výcviku .....	75	GM 3 145.A.30(e) – Template for recording experience/training.....	75
AMC 145.A.30(f) Požadavky na personál .....	79	AMC 145.A.30(f) Personnel requirements.....	79
GM 145.A.30(f) Požadavky na personál .....	81	GM 145.A.30(f) Personnel requirements.....	81
AMC 145.A.30(g) Požadavky na personál .....	81	AMC 145.A.30(g) Personnel requirements.....	81
AMC 145.A.30(h) Požadavky na personál .....	84	AMC 145.A.30(h) Personnel requirements.....	84
AMC 145.A.30(j)(4) Požadavky na personál .....	84	AMC 145.A.30(j)(4) Personnel requirements.....	84
GM 145.A.30(j)(4) Požadavky na personál (letová posádka) .....	87	GM 145.A.30(j)(4) Personnel requirements (Flight crew) .....	87
AMC 145.A.30(j)(5) Požadavky na personál .....	87	AMC 145.A.30(j)(5) Personnel requirements.....	87
AMC 145.A.30(j)(5)(i) Požadavky na personál .....	87	AMC 145.A.30(j)(5)(i) Personnel requirements.....	87
AMC 145.A.30(j)(5)(ii) Požadavky na personál .....	88	AMC 145.A.30(j)(5)(ii) Personnel requirements.....	88
AMC 145.A.35(a) Osvědčující a podpůrný personál.....	89	AMC 145.A.35(a) Certifying staff and support staff .....	89
AMC 145.A.35(b) Osvědčující a podpůrný personál.....	90	AMC 145.A.35(b) Certifying staff and support staff .....	90
AMC 1 145.A.35(c) Osvědčující a podpůrný personál.....	91	AMC 1 145.A.35(c) Certifying staff and support staff .....	91
AMC 2 145.A.35(c) Osvědčující a podpůrný personál.....	91	AMC 2 145.A.35(c) Certifying staff and support staff .....	91
AMC 145.A.35(d) Osvědčující a podpůrný personál.....	91	AMC 145.A.35(d) Certifying staff and support staff .....	91
AMC 145.A.35(e) Osvědčující a podpůrný personál.....	93	AMC 145.A.35(e) Certifying staff and support staff .....	93
AMC 145.A.35(f) Osvědčující a podpůrný personál.....	93	AMC 145.A.35(f) Certifying staff and support staff .....	93
AMC 145.A.35(j) Osvědčující a podpůrný personál.....	93	AMC 145.A.35(j) Certifying staff and support staff .....	93

AMC 145.A.35(n) Osvědčující a podpůrný personál.....	94	AMC 145.A.35(n) Certifying staff and support staff .....	94
AMC 145.A.35(o) Osvědčující a podpůrný personál.....	95	AMC 145.A.35(o) Certifying staff and support staff .....	95
GM 145.A.35(o) Osvědčující a podpůrný personál.....	95	GM 145.A.35(o) Certifying staff and support staff .....	95
AMC 145.A.40(a) Vybavení, nářadí a materiál .....	96	AMC 145.A.40(a) Equipment, tools and material.....	96
AMC 145.A.40(b) Vybavení, nářadí a materiál .....	96	AMC 145.A.40(b) Equipment, tools and material.....	96
AMC 145.A.42(a) Nakládání s letadlovými celky .....	97	AMC 145.A.42(a) Acceptance of components .....	97
GM 145.A.42(a) Nakládání s letadlovými celky .....	97	GM 145.A.42(a) Acceptance of components .....	97
AMC 145.A.42(a)2 Nakládání s letadlovými celky .....	97	AMC 145.A.42(a)2 Acceptance of components .....	97
AMC 145.A.42(a)3 Nakládání s letadlovými celky .....	98	AMC 145.A.42(a)3 Acceptance of components .....	98
AMC 145.A.42(a)3(ii) Nakládání s letadlovými celky .....	99	AMC 145.A.42(a)3(ii) Acceptance of components .....	99
AMC 145.A.42(a)4 Nakládání s letadlovými celky .....	100	AMC 145.A.42(a)4 Acceptance of components .....	100
AMC 145.A.42(a)5 Nakládání s letadlovými celky .....	100	AMC 145.A.42(a)5 Acceptance of components .....	100
AMC 145.A.42(b) Nakládání s letadlovými celky .....	101	AMC 145.A.42(b) Acceptance of components .....	101
AMC 145.A.42(c) Nakládání s letadlovými celky .....	102	AMC 145.A.42(c) Acceptance of components .....	102
AMC 145.A.42(d) Nakládání s letadlovými celky .....	105	AMC 145.A.42(d) Acceptance of components .....	105
GM 145.A.42(d) Nakládání s letadlovými celky .....	106	GM 145.A.42(d) Acceptance of components .....	106
AMC 145.A.45(b) Údaje pro údržbu..	106	AMC 145.A.45(b) Maintenance data.	106
AMC 145.A.45(c) Údaje pro údržbu..	107	AMC 145.A.45(c) Maintenance data.	107
AMC 145.A.45(d) Údaje pro údržbu..	108	AMC 145.A.45(d) Maintenance data.	108
AMC 145.A.45(e) Údaje pro údržbu..	109	AMC 145.A.45(e) Maintenance data.	109
GM 145.A.45(e) Údaje pro údržbu....	109	GM 145.A.45(e) Maintenance data ...	109
AMC 145.A.45(f) Údaje pro údržbu...	109	AMC 145.A.45(f) Maintenance data..	109
AMC 145.A.45(g) Údaje pro údržbu..	110	AMC 145.A.45(g) Maintenance data.	110
AMC 145.A.47(a) Plánování údržby .....	110	AMC 145.A.47(a) Maintenance planning.....	110
AMC 145.A.47(b) Plánování údržby .....	111	AMC 145.A.47(b) Maintenance planning.....	111
AMC 145.A.47(c) Plánování údržby .....	111	AMC 145.A.47(c) Maintenance planning.....	111
AMC 145.A.48(b) Provádění údržby .....	112	AMC 145.A.48(b) Performance of maintenance .....	112

AMC 145.A.48(c) Provádění údržby .....	114	AMC 145.A.48(c) Performance of maintenance .....	114
AMC 145.A.50(a) Osvědčování údržby .....	114	AMC 145.A.50(a) Certification of maintenance .....	114
AMC 145.A.50(b) Osvědčování údržby .....	115	AMC 145.A.50(b) Certification of maintenance .....	115
AMC 1 145.A.50(d) Osvědčování údržby .....	116	AMC 1 145.A.50(d) Certification of maintenance .....	116
AMC 2 145.A.50(d) Osvědčování údržby .....	116	AMC 2 145.A.50(d) Certification of maintenance .....	116
AMC 145.A.50(e) Osvědčování údržby .....	123	AMC 145.A.50(e) Certification of maintenance .....	123
AMC 145.A.50(f) Osvědčování údržby .....	124	AMC 145.A.50(f) Certification of maintenance .....	124
GM 145.A.55(a) Záznamy o údržbě .....	125	GM 145.A.55(a) Maintenance records .....	125
AMC 145.A.55(c) Záznamy o údržbě .....	126	AMC 145.A.55(c) Maintenance records .....	126
AMC 145.A.60(a) Hlášení událostí .....	126	AMC 145.A.60(a) Occurrence reporting .....	126
GM 145.A.60(a) Hlášení událostí .....	126	GM 145.A.60(a) Occurrence reporting .....	126
AMC 145.A.60(b) Hlášení událostí .....	126	AMC 145.A.60(b) Occurrence reporting .....	126
GM 145.A.60(c) Hlášení událostí .....	127	GM 145.A.60(c) Occurrence reporting .....	127
AMC 145.A.65(a) Politika bezpečnosti a kvality, postupy údržby a systém kvality .....	127	AMC 145.A.65(a) Safety and quality policy, maintenance procedures and quality system .....	127
AMC 145.A.65(b) Politika bezpečnosti a kvality, postupy údržby a systém kvality .....	128	AMC 145.A.65(b) Safety and quality policy, maintenance procedures and quality system .....	128
AMC 145.A.65(b)(2) Politika bezpečnosti a kvality, postupy údržby a systém kvality .....	128	AMC 145.A.65(b)(2) Safety and quality policy, maintenance procedures and quality system .....	128
AMC 145.A.65(b)(3) Politika bezpečnosti a kvality, postupy údržby a systém kvality .....	128	AMC 145.A.65(b)(3) Safety and quality policy, maintenance procedures and quality system .....	128
GM 145.A.65(b)(3) Politika bezpečnosti a kvality, postupy údržby a systém kvality .....	130	GM 145.A.65(b)(3) Safety and quality policy, maintenance procedures and quality system .....	130
AMC 145.A.65(c)(1) Politika bezpečnosti a kvality, postupy údržby a systém kvality .....	131	AMC 145.A.65(c)(1) Safety and quality policy, maintenance procedures and quality system .....	131
GM 145.A.65(c)(1) Politika bezpečnosti a kvality, postupy údržby a systém kvality .....	134	GM 145.A.65(c)(1) Safety and quality policy, maintenance procedures and quality system .....	134
AMC 145.A.65(c)(2) Politika bezpečnosti a kvality, postupy údržby		AMC 145.A.65(c)(2) Safety and quality policy, maintenance procedures	



a systém kvality .....	138	and quality system .....	138
AMC 145.A.70(a) Výklad organizace údržby (MOE) .....	139	AMC 145.A.70(a) Maintenance Organisation Exposition (MOE).....	139
ČÁST 0 VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ O ORGANIZACI .....	140	PART 0 GENERAL ORGANISATION .....	140
ČÁST 1 VEDENÍ .....	140	PART 1 MANAGEMENT .....	140
ČÁST 2 POSTUPY ÚDRŽBY .....	141	PART 2 MAINTENANCE PROCEDURES .....	141
ČÁST L2 DOPLŇUJÍCÍ POSTUPY PRO TRAŽOVOU ÚDRŽBU .....	143	PART L2 ADDITIONAL LINE MAINTENANCE PROCEDURES.....	143
ČÁST 3 POSTUPY SYSTÉMU KVALITY .....	143	PART 3 QUALITY SYSTEM PROCEDURES .....	143
ČÁST 4 .....	144	PART 4.....	144
ČÁST 5 .....	144	PART 5.....	144
ČÁST 6 POSTUPY ÚDRŽBY ORGANIZACE, KTERÁ PROVOZUJE LETADLO.....	145	PART 6 OPERATING ORGANISATION'S MAINTENANCE PROCEDURES .....	145
ČÁST 7 NEPOUŽITO .....	145	PART 7 NOT APPLICABLE .....	145
ČÁST 8 NEPOUŽITO .....	145	PART 8 NOT APPLICABLE .....	145
GM 145.A.70(a) Výklad organizace údržby (MOE).....	145	GM 145.A.70(a) Maintenance Organisation Exposition (MOE).....	145
AMC 145.A.75(b) Práva AMO .....	148	AMC 145.A.75(b) Privileges of the AMO .....	148
AMC 145.A.80 Omezení AMO .....	152	AMC 145.A.80 Limitations on the AMO .....	152
SEKCE B.....	153	SECTION B .....	153
POSTUPY PRO NÁRODNÍ VOJENSKÉ LETECKÉ AUTORITY .....	153	PROCEDURES FOR NATIONAL MILITARY AIRWORTHINESS AUTHORITIES.....	153
AMC 145.B.10(a) NVLA – Všeobecná ustanovení.....	153	AMC 145.B.10(a) NMAA – General .....	153
AMC 145.B.10(c) NVLA – Průkaz odborné způsobilosti a výcvik .....	153	AMC 145.B.10(c) NMAA – Qualification and training.....	153
AMC 145.B.10(d) NVLA – Postupy...	154	AMC 145.B.10(d) NMAA – Procedures	154
AMC 145.B.20(a) Počáteční schválení (*) .....	155	AMC 145.B.20(a) Initial approval (*) .....	155
AMC 145.B.20(b) Počáteční schválení .....	155	AMC 145.B.20(b) Initial approval .....	155
AMC 145.B.20(c) Počáteční schválení .....	155	AMC 145.B.20(c) Initial approval .....	155
AMC 145.B.20(e) Počáteční schválení (*) .....	156	AMC 145.B.20(e) Initial approval (*) .....	156
AMC 145.B.20(f) Počáteční schválení .... .....	156	AMC 145.B.20(f) Initial approval .....	156
AMC 145.B.25(a) Vydání schválení..	157	AMC 145.B.25(a) Issue of approval ..	157
AMC 145.B.25(b) Vydání schválení..	157	AMC 145.B.25(b) Issue of approval ..	157
AMC 145.B.25(c) Vydání schválení..	157	AMC 145.B.25(c) Issue of approval ..	157

AMC 145.B.30(a) Průběžný dozor ....	157	AMC 145.B.30(a) Continuing oversight	157
AMC 145.B.30(b) Průběžný dozor ....	158	AMC 145.B.30(b) Continuing oversight	158
AMC 145.B.35 Změny .....	158	AMC 145.B.35 Changes .....	158
AMC 145.B.35(a) Změny .....	159	AMC 145.B.35(a) Changes .....	159
AMC 145.B.35(b) Změny .....	159	AMC 145.B.35(b) Changes .....	159
AMC 145.B.40 Změny MOE .....	159	AMC 145.B.40 MOE amendments ....	159
AMC 145.B.50(a) Nálezy .....	159	AMC 145.B.50(a) Findings.....	159
AMC 145.B.50(b) Nálezy .....	160	AMC 145.B.50(b) Findings.....	160
AMC 145.B.55 Uchovávání záznamů	160	AMC 145.B.55 Record-keeping .....	160
GM 145.B.55 Uchovávání záznamů .	161	GM 145.B.55 Record-keeping.....	161
AMC k příloze I ČOS 174004 (EMAR 145) .....	161	AMC to Appendix I to EMAR 145 .....	161
Přílohy k AMC .....	161	APPENDICES TO AMCs .....	161
Příloha I k AMC 145.B.20(a): formulář 4 ČOS 174010 (EMAR Forms document) .....	161	Appendix I to AMC 145.B.20(a): EMAR Form 4 .....	161
Příloha II k AMC 145.B.20(e): formulář 6 ČOS 174010 (EMAR Forms document) .....	161	Appendix II to AMC 145.B.20(e): EMAR Form 6 .....	161
Příloha III k AMC 145.A.15: formulář 2 ČOS 174010 (EMAR Forms document) .....	161	Appendix III to EMAR AMC 145.A.15 EMAR Form 2 .....	161
Příloha IV k AMC 145.A.30(e) a AMC 145.B.10(c).....	161	Appendix IV to EMAR AMC 145.A.30(e) and EMAR AMC 145.B.10(c) .....	161
Školení o bezpečnosti při manipulaci s palivovou nádrží .....	161	Fuel Tank Safety training .....	161

## 1 Předmět standardu

ČOS 174004, 2. vydání, zavádí EMAR 145, Ed. 1.2, Requirements for maintenance organisations (Požadavky na schválené organizace údržby vojenské letecké techniky) do prostředí České republiky.

ČOS definuje základní požadavky na schválené organizace údržby vojenské letecké techniky.

ČOS je dvojjazyčný, česko–anglický. Formální struktura ČOS dle metodických pokynů STAND 02 Tvorba a správa českých obranných standardů v platném znění je dodržena do kapitoly 5 včetně, dále ČOS kopíruje formální strukturu EMAR 145 Ed. 1.2 včetně AMC a GM s nezbytnými omezeními, která vyplývají z převodu textu do dvousloupcové tabulky.

ČOS je určen pro odběratele a dodavatele výrobků a služeb určených k zajištění obrany státu ve smyslu zákona č. 309/2000 Sb.

## 2 Nahrazení standardů (norem)

ČOS nahrazuje ČOS 174004, 1. vydání.

## 3 Související dokumenty

V tomto ČOS jsou normativní odkazy na následující dokumenty (celé nebo jejich části), které jsou nezbytné pro jeho použití. Citovaný dokument označený verzí platí bez ohledu na to, zda existují jeho novější verze. Není-li citovaný dokument označen verzí (vydáním/edicí), používá se pouze jeho nejnovější verze (vydání/edice) (včetně všech změn).

- |                                     |   |  |
|-------------------------------------|---|--|
| ČOS 174005<br>(EMAR 21)             | – | CERTIFIKACE VOJENSKÉ LETECKÉ TECHNIKY A POŽADAVKY NA ORGANIZACE PRO VÝVOJ A VÝROBU VOJENSKÉ LETECKÉ TECHNIKY<br>Certification of military aircraft and related products, parts and appliances, and design and production organisations |
| ČOS 174006<br>(EMAR 147)            | – | POŽADAVKY NA ORGANIZACE OPRÁVNĚNÉ PRO VÝCVIK ÚDRŽBY VOJENSKÉ LETECKÉ TECHNIKY<br>Aircraft maintenance training organisations   |
| ČOS 174007<br>(EMAR 66)             | – | POŽADAVKY NA ODBORNOU ZPŮSOBILOST PERSONÁLU K ÚDRŽBĚ VOJENSKÉ LETECKÉ TECHNIKY<br>Military aircraft maintenance licensing  |
| ČOS 174008<br>(EMAR M)              | – | POŽADAVKY K ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI VOJENSKÉ LETECKÉ TECHNIKY<br>Continuing airworthiness requirements   |
| ČOS 174010<br>(EMAR Forms document) | – | FORMULÁŘE K POŽADAVKŮM NA LETOVOU ZPŮSOBILOST VOJENSKÉ LETECKÉ TECHNIKY<br>EMAR Forms document   |
| EN 4179                             | – | AEROSPACE SERIES – QUALIFICATION AND APPROVAL OF PERSONNEL FOR NON-DESTRUCTIVE TESTING<br>Letectví a kosmonautika – Kvalifikace a certifikace pracovníků pro nedestruktivní zkoušení   |

## 4 Zpracovatel ČOS

Vojenský technický ústav, s. p., odštěpný závod VTÚL a PVO, Ing. Vlastimil Kolman.  
Odbor dohledu nad vojenským letectvím Sekce správy a řízení organizací Ministerstva  
obrony České republiky, pplk. Ing. Jaroslav Rýc.

## 5 Výběr použitých zkratek

<b>Zkratka</b>	<b>Význam zkratky v angličtině</b>	<b>Význam zkratky v češtině</b>
AD	Airworthiness Directives	příkazy k zachování letové způsobilosti
ALI	Airworthiness Limitation Instructions	pokyny pro omezení letové způsobilosti
AMC	Acceptable Means of Compliance	přijatelné způsoby průkazu
AMO	Approved Maintenance Organisation	schválená organizace údržby dle ČOS 174004 (EMAR 145)
AMP	Aircraft Maintenance Programme	program údržby letadla
APU	Auxiliary Power Unit	pomocná energetická jednotka (PEJ)
ATA	Air Transport Association	Asociace leteckých dopravců
CAME	Continuing Airworthiness Management Exposition	výklad organizace pro řízení zachování letové způsobilosti
CAMO	Continuing Airworthiness Management Organisation	organizace pro řízení zachování letové způsobilosti
CDCCL	Critical Design Configuration Control Limitations	omezení řízení konfigurace kritického návrhu
CRS	Certificate of Release to Service	osvědčení o uvolnění do provozu
DSAE	Direction de la Sécurité Aéronautique d'Etat	Francouzská národní vojenská autorita
EASA	European Aviation Safety Agency	Evropská agentura pro bezpečnost letectví
EDP	Electronic Data Processing	elektronické zpracování dat
EMAD	European Military Airworthiness Document	evropské vojenské dokumenty pro letovou způsobilost
EMAR	European Military Airworthiness Requirement	evropské vojenské požadavky na letovou způsobilost
ET	Eddy current Testing	defektoskopie vířivými proudy
EWIS	Electrical Wiring Interconnection System	propojovací systém elektrického vedení
FAA	Federal Aviation Administration	Federální letecký úřad
FLIR	Forward-Looking Infra-Red	termovizor s čelním snímáním
FRS	Flammability Reduction System	systém snížení hořlavosti

FTS	Fuel Tank Safety	bezpečnost při manipulaci s palivovou nádrží
GM	Guidance Material	poradenský materiál
ICAO	International Civil Aviation Organisation	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
JAA TGL	Joint Aviation Authorities Temporary Guidance Leaflet	dočasná poradní metodika (pokyn) sdružených leteckých úřadů
JAA INT/POL	Joint Aviation Authorities Interim Policy Letter	oběžník stanovující prozatímní zásady sdružených leteckých úřadů
MAA	Military Airworthiness Authority	vojenská letecká autorita
MAML	Military Aircraft Maintenance Licence	průkaz způsobilosti technika údržby vojenské letecké techniky
MAWA Forum	Military Airworthiness Authorities Forum	sdružení vojenských leteckých autorit jednotlivých členských států EU
MEL	Operating Organisation's Minimum Equipment List	seznam minimálního vybavení organizace, která provozuje letadlo
MMEL	Master Minimum Equipment List	základní seznam minimálního vybavení
MOB	Main Operation Base	hlavní provozní základna
MOD	Ministry of Defence	Ministerstvo obrany (MO)
MOE	Maintenance Organisation Exposition	výklad organizace údržby (VOÚ)
MSTC	Military Supplementary Type Certificate	doplňkové typové osvědčení vojenské letecké techniky
MT	Magnetic Testing	magnetická defektoskopie
MTC	Military Type Certificate	typové osvědčení vojenské letecké techniky
(M)TCH	(Military) Type Certificate Holder	držitel (vojenského) typového osvědčení
MTO	Maintenance Training Organisation	organizace pro výcvik údržby (OVÚ)
MTOE	Maintenance Training Organisation Exposition	výklad organizace pro výcvik údržby (VOVÚ)
NDT	Non-Destructive Testing	nedestruktivní zkoušení (zkoušky)
NMAA	National Military Airworthiness Authority	národní vojenská letecká autorita (NVLA), v podmínkách České republiky je to Odbor dohledu nad vojenským letectvím Sekce správy a řízení organizací Ministerstva obrany (ODVL SSŘO MO)
NVLA	National Military Airworthiness Authority (NMAA)	národní vojenská letecká autorita

OEM	Original Equipment Manufacturer	původní výrobce zařízení
OVÚ	Maintenance Training Organisation (MTO)	organizace pro výcvik údržby
pMS	participating Member State	zúčastněný členský stát
PT	Penetrant Testing	penetrační zkoušky (defektoskopická zkouška kapilární metodou)
RT	Radiographic Testing	rentgenografie
SB	Service Bulletin	servisní bulletin
SFAR	Special Federal Aviation Regulation	speciální federální letecké předpisy
ST	Shearographic Testing	shearografické zkoušky
STC	Supplementary Type Certificate	doplňkové typové osvědčení
TC	Type Certificate	typové osvědčení
TGL	Temporary Guidance Leaflet	dočasná poradní metodika (pokyn)
TT	Thermographic Testing	termografické zkoušky
USA	United States of America	Spojené státy americké
UT	Ultrasonic Testing	ultrazvuková defektoskopie
VOVÚ	Maintenance Training Organisation Exposition (MTOE) Equivalent national document	výklad organizace pro výcvik údržby odpovídající národní dokument, který byl vydán v souladu s postupy výkonu státní správy v oblasti vojenského letectví ČR.
	National equivalent qualified staff	odpovídající národní kvalifikace vojenského leteckého personálu, která byla vydána v souladu s postupy výkonu státní správy v oblasti vojenského letectví ČR.

**POZNÁMKA:** V českém textu jsou používány stejné zkratky jako v originálním anglickém textu, pokud není výše uvedeno jinak.

## SEKCE A

### TECHNICKÉ POŽADAVKY

#### 145.A.10 Rozsah

Tato sekce stanovuje požadavky, které musí organizace údržby splnit, aby byla způsobilá k vydání nebo zachování schválení k údržbě letadel a letadlových celků.

#### 145.A.15 Žádost

Žádost o vydání nebo změnu schválení se podává národní vojenské letecké autoritě (NVLA) na formuláři a způsobem touto autoritou stanoveným.

#### 145.A.20 Podmínky schválení

Organizace údržby ve svém výkladu (MOE) stanoví rozsah činností, který je podstatou schválení (příloha II tohoto ČOS obsahuje tabulku všech tříd a kvalifikací).

#### 145.A.25 Požadavky na provozní prostory

Organizace údržby musí zajistit, že:

(a) Provozní prostory jsou vhodné pro veškeré plánované činnosti, zejména musí zajistit ochranu před vlivy počasí. Specializované dílny a prostory jsou vhodně odděleny tak, aby bylo zajištěno, že možnost znečištění životního a pracovního prostředí je nepravděpodobná.

1. Hangáry pro základnovou údržbu letadel jsou k dispozici a dostatečně prostorné pro umístění letadel na plánovanou údržbu na základně.

2. Dílny pro údržbu letadlových celků jsou dostatečně prostorné pro umístění letadlových celků na plánovanou údržbu.

(b) Jsou poskytnuty kanceláře pro řízení plánovaných činností podle písmene (a) a pro osvědčující personál tak, aby mohl provádět stanovené úkony způsobem, kterým je dosahována požadovaná úroveň údržby letadel.

## SECTION A

### TECHNICAL REQUIREMENTS

#### 145.A.10 Scope

This Section establishes the requirements to be met by a maintenance organisation to qualify for the issue or continuation of an approval for the maintenance of aircraft and components.

#### 145.A.15 Application

An application for the issue or change of an approval shall be made to the National Military Airworthiness Authority (NMAA) in a form and manner established by such authority.

#### 145.A.20 Terms of approval

The maintenance organisation shall specify the scope of work deemed to constitute approval in its Maintenance Organisation Exposition (MOE). (Appendix II to this EMAR contains a table of all classes and ratings.)

#### 145.A.25 Facility requirements

The maintenance organisation shall ensure that:

(a) Facilities are provided appropriate for all planned work, ensuring in particular, protection from the weather elements. Specialised workshops and bays are segregated as appropriate, to ensure that environmental and work area contamination is unlikely to occur.

1. For base maintenance of aircraft, aircraft hangars are both available and large enough to accommodate aircraft on planned base maintenance.

2. For component maintenance, component workshops are large enough to accommodate the components on planned maintenance.

(b) Office accommodation is provided for the management of the planned work referred to in paragraph (a), and certifying staff so that they can carry out their designated tasks in a manner that contributes to good aircraft maintenance standards.

(c) Pracovní prostředí včetně hangárů, dílen letadlových celků a kanceláří je vhodné pro plnění úkonu, a zejména musí splňovat zvláštní požadavky. Pokud to není dáno prostředím pro určitý úkon, nesmí pracovní prostředí nepříznivě ovlivňovat pracovní výkonnost personálu:

1. Udržovaná teplota musí umožňovat personálu co nejpohodlněji provádět požadované úkony.

2. Prach a jakékoli jiné znečištění vzduchu je třeba udržovat na minimu a v pracovním prostoru nesmí být dosaženo úrovně znečištění viditelně patrné na povrchu letadla / letadlového celku. Tam, kde prach / jiné znečištění vzduchu má za následek viditelné znečištění povrchu, musí být všechny snadno ovlivnitelné systémy utěsněny, dokud nebudou znovu obnoveny přijatelné podmínky.

3. Osvětlení má zajistit, že každou kontrolu a každý úkon údržby lze provádět efektivně.

4. Hluk nesmí rozptylovat personál při provádění kontrolních úkonů. Pokud v praxi nelze ovlivnit zdroj hluku, je třeba ohrožené osoby vybavit chrániči sluchu, aby při provádění kontrolních úkonů nebyly nadměrným hlukem rozptylovány.

5. Pokud určité úkony údržby vyžadují specifické podmínky prostředí odlišné od dříve zmíněných, pak je tyto podmínky třeba dodržovat. Specifické podmínky jsou stanoveny v údajích pro údržbu.

6. Pracovní prostředí pro traťovou údržbu musí být takové, aby určitý úkon údržby nebo kontrolní úkon mohly být prováděny bez přílišného rozptylování. Tudíž tam, kde se pracovní prostředí zhoršuje na nepřijatelnou úroveň, pokud se týče teploty, vlhkosti, krup, námrazy, sněhu, větru, světla, prachu nebo jiného znečištění vzduchu, musí být jednotlivé úkony údržby nebo kontrolní úkony pozastaveny, dokud nebudou znovu obnoveny vyhovující podmínky.

(c) The working environment including aircraft hangars, component workshops and office accommodation is appropriate for the task carried out and in particular special requirements observed. Unless otherwise dictated by the particular task environment, the working environment shall be such that the effectiveness of personnel is not impaired:

1. Temperatures shall be maintained such that personnel can carry out required tasks without undue discomfort.

2. Dust and any other airborne contamination shall be kept to a minimum and not be permitted to reach a level in the work task area where visible aircraft/component surface contamination is evident. Where dust/other airborne contamination results in visible surface contamination, all susceptible systems are sealed until acceptable conditions are re-established.

3. Lighting shall be such as to ensure each inspection and maintenance task can be carried out in an effective manner.

4. Noise shall not distract personnel from carrying out inspection tasks. Where it is impractical to control the noise source, such personnel are provided with the necessary personal equipment to stop excessive noise causing distraction during inspection tasks.

5. Where a particular maintenance task requires the application of specific environmental conditions different to the foregoing, then such conditions shall be observed. Specific conditions are identified in the maintenance data.

6. The working environment for line maintenance shall be such that the particular maintenance or inspection task can be carried out without undue distraction. Therefore where the working environment deteriorates to an unacceptable level in respect of temperature, moisture, hail, ice, snow, wind, light, dust/other airborne contamination, the particular maintenance or inspection tasks must be suspended until satisfactory conditions are re-established.



(d) Jsou zajištěny bezpečné skladovací prostory pro letadlové celky, vybavení, nářadí a materiál. Skladovací podmínky musí zajišťovat oddělení provozuschopných letadlových celků a materiálu od neprovozuschopných letadlových celků a nepoužitelného materiálu, vybavení a nářadí. Je třeba, aby skladovací podmínky byly ve shodě s pokyny výrobce, aby se zabránilo degradaci a poškození skladovaných položek. Přístup do provozních prostor musí být omezen na oprávněný personál.

#### **145.A.30 Požadavky na personál**

(a) Organizace údržby musí jmenovat odpovědného vedoucího, který má statutární pravomoc zajišťovat, že veškerou údržbu lze provádět na úrovni požadované tímto ČOS. Odpovědný vedoucí musí:

1. Zabezpečit, že k provedení údržby ve shodě s bodem 145.A.65(b), jsou dostupné veškeré nezbytné prostředky tak, aby byla zachována platnost schválení organizace údržby.

2. Stanovit, zavést a prosazovat politiku bezpečnosti a kvality podle bodu 145.A.65(a).

3. Prokázat základní znalosti o tomto ČOS.

(b) Organizace údržby musí jmenovat osobu nebo skupinu osob, která bude mít odpovědnost za naplňování shody organizace údržby s tímto ČOS. Tyto osoby musí být přímo odpovědné odpovědnému vedoucímu.

1. Jmenovaná osoba nebo osoby musí představovat strukturu vedení organizace údržby a být odpovědná/é za všechny funkce uvedené v tomto ČOS.

2. Musí být určena jmenovaná osoba nebo osoby a jejich pověření a doklady předloženy formou a způsobem stanoveným NVLA.

(d) Secure storage facilities shall be provided for components, equipment, tools and material. Storage conditions ensure segregation of serviceable components and material from unserviceable aircraft components, material, equipment and tools. The conditions of storage shall be in accordance with the manufacturer's instructions to prevent deterioration and damage of stored items. Access to storage facilities shall be restricted to authorised personnel.

#### **145.A.30 Personnel requirements**

(a) The maintenance organisation shall appoint an Accountable Manager who has corporate authority for ensuring that all maintenance can be carried out to the standard required by EMAR 145. The Accountable Manager shall:

1. Ensure that all necessary resources are available to accomplish maintenance in accordance with EMAR 145.A.65(b) to support the maintenance organisation approval.

2. Establish and promote the safety and quality policy specified in EMAR 145.A.65(a).

3. Demonstrate a basic understanding of this EMAR.

(b) The maintenance organisation shall nominate a person or group of persons, whose responsibilities include ensuring that the maintenance organisation complies with this EMAR. Such person(s) shall ultimately be responsible to the Accountable Manager.

1. The person or persons nominated shall represent the maintenance management structure of the maintenance organisation and be responsible for all functions specified in this EMAR.

2. The person or persons nominated shall be identified and their credentials submitted in a form and manner established by the NMAA.

3. Jmenovaná osoba nebo osoby musí být schopny prokázat odpovídající znalosti, vzdělání, dostatečnou praxi týkající se údržby letadla nebo letadlového celku a prokázat praktickou znalost tohoto ČOS.

3. The person or persons nominated shall be able to demonstrate relevant knowledge, background and satisfactory experience related to aircraft or component maintenance and demonstrate a working knowledge of this EMAR.

4. Postupy musí jasně stanovovat, kdo zastupuje konkrétní jmenovanou osobu v případě její dlouhodobé nepřítomnosti.

4. Procedures shall make clear who deputises for any particular person in the case of lengthy absence of the said person.

(c) Odpovědný vedoucí stanovený podle písmene (a) musí jmenovat osobu odpovědnou za sledování systému kvality, včetně s tím spojeným systémem zpětného hlášení tak, jak to vyžaduje bod 145.A.65(c). Jmenovaná osoba musí mít přímý přístup k odpovědnému vedoucímu, aby bylo zabezpečeno, že odpovědný vedoucí je řádně informován o kvalitě a náležitostech jejího plnění.

(c) The Accountable Manager under paragraph (a) shall appoint a person with responsibility for monitoring the quality system, including the associated feedback system as required by EMAR 145.A.65(c). The appointed person shall have direct access to the Accountable Manager to ensure that the Accountable Manager is kept properly informed on quality and compliance matters.

(d) Organizace údržby musí mít plán normohodin pro údržbu prokazující, že organizace údržby má dostatečně kompetentní personál pro plánování, provádění, dozor, prohlídky a sledování kvality v organizaci údržby ve shodě se schválením. Kromě toho musí mít organizace údržby postupy k opětovnému posouzení zamýšlené činnosti, která má být provedena, když dostupnost skutečného personálu je menší než plánovaná úroveň obsazení personálem pro určitou pracovní směnu nebo určité období.

(d) The maintenance organisation shall have a maintenance man-hour plan showing that the maintenance organisation has sufficient competent staff to plan, perform, supervise, inspect and quality monitor the maintenance organisation in accordance with the approval. In addition, the maintenance organisation shall have a procedure to reassess work intended to be carried out when actual staff availability is less than the planned staffing level for any particular work shift or period.

(e) Organizace údržby musí stanovit a řídit odbornou způsobilost osob zapojených do jakéhokoli auditu údržby, řízení a/nebo auditu kvality ve shodě s postupem a normou definovanými v MOE a schválenými NVLA. Kromě nezbytné odborné znalosti týkající se pracovní funkce, musí způsobilost zahrnovat porozumění problematice lidských činitelů a lidské výkonnosti pro odpovídající funkci dané osoby v organizaci údržby.

(e) The maintenance organisation shall establish and control the competence of personnel involved in any maintenance, management and/or quality audits in accordance with a procedure and to a standard defined through the MOE and approved by the NMAA. In addition to the necessary expertise related to the job function, competence shall include an understanding of the application of human factors and human performance issues appropriate to that person's function in the maintenance organisation.

'Lidské činitele' jsou zásady, které se projevují při vývoji, certifikaci, výcviku, provozu a údržbě a které se snaží nalézt bezpečné rozhraní mezi člověkem

'Human factors' means principles which apply to aeronautical design, certification, training, operations and maintenance and which seek safe interface between the

a ostatními systémovými složkami správným posouzením lidské výkonnosti.

'Lidská výkonnost' znamená lidské schopnosti a omezení, které mají vliv na bezpečnost a efektivnost leteckého provozu.

(f) Organizace údržby musí zajistit, že personál, který provádí a/nebo řídí nedestruktivní zkoušku týkající se zachování letové způsobilosti konstrukcí letadel a/nebo letadlových celků má odpovídající odbornou způsobilost pro konkrétní nedestruktivní zkoušku ve shodě s evropskou a/nebo rovnocennou normou uznanou NVLA. Personál, který provádí jakékoli jiné specializované úkony, musí mít odpovídající odbornou způsobilost, která je ve shodě s úředně uznávanými normami.

1. Odchylně od písmene (f) může organizace údržby oprávnit personál uvedený v písmenech (g) a (h)(1), který je odborně způsobilý v kategorii B1 ve shodě s ČOS 174007 (EMAR 66), provádět a/nebo řídit kontroly kapilární metodou zjišťování vad nebo porušení povrchu barevnou indikací, které mají být podrobně popsány vMOE.

(g) Každá organizace údržby letadel, která provádí údržbu letadel, musí mít v případě traťové údržby letadel, není-li v písmenu (j) uvedeno jinak, předepsaný osvědčující personál s odbornou způsobilostí pro typ vojenského letadla kategorie B1, případně B2 dle ČOS 174007 (EMAR 66) a bodu 145.A.35 tohoto ČOS.

Navíc taková organizace údržby může též k provádění jednoduché plánované traťové údržby a odstraňování jednoduchých závad využít odpovídajícím způsobem vyškolený osvědčující personál s právy popsány v bodech 66.A.20(a)(1) a 66.A.20(a)3(ii) a s odbornou způsobilostí dle ČOS 174007 (EMAR 66) a bodu 145.A.35 tohoto ČOS. Dostupnost takového osvědčujícího personálu nesmí nahradit požadavek na osvědčující personál kategorie B1, případně B2.

(h) Každá organizace údržby provádějící údržbu letadel, vyjma případu uvedeného v písmeni (j), musí:

human and other system components by proper consideration of human performance.

'Human performance' means human capabilities and limitations which have an impact on the safety and efficiency of aeronautical operations.

(f) The maintenance organisation shall ensure that personnel who carry out and/or control a non-destructive test of aircraft structures and/or components are appropriately qualified for the particular non-destructive test in accordance with the European or equivalent Standard recognised by the NMAA. Personnel who carry out any other specialised task shall be appropriately qualified in accordance with officially recognised Standards.

1. By derogation to paragraph (f), a maintenance organisation may authorise those personnel specified in paragraphs (g) and (h)(1), qualified in Category B1 in accordance with EMAR 66, to carry out and/or control colour contrast dye penetrant inspections / visible dye penetrant inspections which are to be detailed in the MOE.

(g) Any maintenance organisation maintaining aircraft, except where stated otherwise in paragraph (j), shall in the case of aircraft line maintenance, have appropriate Military Aircraft Type Rated certifying staff, qualified as Category B1 and B2 as appropriate, in accordance with EMAR 66 and EMAR 145.A.35.

In addition such maintenance organisations may also use appropriately task trained certifying staff holding the privileges described in EMAR 66.A.20(a)(1) or EMAR 66.A.20(a)3(ii) and qualified in accordance with EMAR 66 and EMAR 145.A.35 to carry out minor scheduled line maintenance and simple defect rectification. The availability of such certifying staff shall not replace the need for Category B1 and B2 certifying staff as appropriate.

(h) Any maintenance organisation maintaining aircraft, except where stated otherwise in paragraph (j) shall:

1. V případě základnové údržby letadel mít odpovídající počet osvědčujícího personálu s odbornou způsobilostí kategorie C pro daný typ vojenského letadla v souladu s ČOS 174007 (EMAR 66) a bodem 145.A.35 tohoto ČOS. Organizace údržby navíc musí mít dostatek personálu s odbornou způsobilostí kategorie B1, případně B2 pro daný typ vojenského letadla v souladu s ČOS 174007 (EMAR 66) a bodem 145.A.35 tohoto ČOS jako podporu osvědčujícímu personálu kategorie C.

(i) Před tím, než osvědčující personál kategorie C vydá osvědčení o uvolnění letadla do provozu (CRS), musí se podpůrný personál odborně způsobilý podle kategorie B1 a B2 ujistit, že všechny důležité úkony nebo prohlídky byly provedeny podle požadovaných norem.

(ii) Organizace údržby musí vést seznam takového podpůrného personálu odborně způsobilého podle kategorie B1 a B2.

(iii) Osvědčující personál kategorie C se musí ujistit, že byly splněny požadavky bodu (i) a že veškeré činnosti požadované zákazníkem byly provedeny během určité údržbové prohlídky na základně nebo souboru prací, a musí též posoudit vliv každého úkonu, který nebyl proveden, s cílem buď požádat o jeho provedení, nebo se dohodnout s příslušnou organizací pro řízení zachování letové způsobilosti (CAMO), že se tyto úkony odloží na jinou přesně stanovenou prohlídku nebo jiný termín.

## 2. NEPOUŽITO.

(i) Personál osvědčující letadlové celky musí být oprávněn organizací údržby na základě příslušné způsobilosti, výcviku a zkušeností ve shodě s postupy obsaženými v MOE.

(j) Odchylně od písmen (g) a (h) vzhledem k povinnosti splňovat ČOS 174007 (EMAR 66) může organizace údržby využít osvědčující personál s odbornou způsobilostí podle následujících ustanovení:

1. In the case of base maintenance of aircraft, have appropriate Military Aircraft Type Rated certifying staff qualified as Category C in accordance with EMAR 66 and EMAR 145.A.35. In addition the maintenance organisation shall have sufficient Military Aircraft Type Rated staff qualified as Category B1 or B2 as appropriate in accordance with EMAR 66 and EMAR 145.A.35 to support the Category C staff.

(i) Category B1 and B2 support staff shall ensure that all relevant maintenance tasks have been carried out to the required standard before the Category C certifying staff issues the Certificate of Release to Service (CRS) for aircraft.

(ii) The maintenance organisation shall maintain a register of any such B1 and B2 support staff.

(iii) The Category C certifying staff shall ensure that compliance with paragraph (i) has been met and that all work has been accomplished during the particular base maintenance check or work package, and shall also assess the impact of any work not carried out with a view to either requiring its accomplishment or agreeing with the appropriate Continuing Airworthiness Management Organisation (CAMO) to defer such work to another specified check or time limit.

## 2. NOT APPLICABLE

(i) Component certifying staff shall be authorised by the maintenance organisation on the basis of appropriate competence, training and experience in accordance with a procedure(s) contained in the MOE.

(j) By derogation to paragraphs (g) and (h), in relation to the obligation to comply with EMAR 66 the maintenance organisation may use certifying staff qualified in accordance with the following provisions:

1. NEPOUŽITO.

1. NOT APPLICABLE.

2. NEPOUŽITO.

2. NOT APPLICABLE.

3. Pro opakovaný příkaz k zachování letové způsobilosti, který zvláště uvádí, že letová posádka může provádět takový příkaz k zachování letové způsobilosti, může organizace údržby vydat omezené oprávnění k osvědčování veliteli letadla a/nebo palubnímu technikovi na základě průkazu odborné způsobilosti letové posádky. Organizace údržby však musí zajistit, že byl proveden dostatečný praktický výcvik, který zajistí, že tento velitel letadla a/nebo palubní technik mohou provést příkazy k zachování letové způsobilosti na požadované úrovni.

3. For a repetitive pre-flight Airworthiness Directive (AD) which specifically states that the flight crew may carry out such AD, the maintenance organisation may issue a limited certification authorisation to the aircraft commander and/or the flight engineer on the basis of the flight crew licence or national equivalent qualification held. However, the maintenance organisation shall ensure that sufficient practical training has been carried out to ensure that such aircraft commander and/or flight engineer can accomplish the AD to the required standard.

4. V případě letadla provozovaného mimo vlastní základnu může organizace údržby vydat omezené oprávnění k osvědčování veliteli letadla a/nebo palubnímu technikovi na základě průkazu odborné způsobilosti letové posádky, za předpokladu, že se přesvědčí, že byl proveden dostatečný praktický výcvik zajišťující, že velitel letadla a/nebo palubní technik mohou provést všechny stanovené úkony na požadované úrovni. Opatření popsané v tomto odstavci musí být podrobněji popsáno v MOE.

4. In the case of aircraft operating away from a supported location the maintenance organisation may issue a limited certification authorisation to the aircraft commander and/or the flight engineer on the basis of the flight crew licence or national equivalent qualification held subject to being satisfied that sufficient practical training has been carried out to ensure that the aircraft commander and/or flight engineer can accomplish the specified task to the required standard. The provisions of this paragraph shall be detailed in a MOE procedure.

5. V nepředvídaných případech, kdy je letadlu zakázán vzlet na jiném místě, než je hlavní základna a kde není k dispozici příslušný osvědčující personál, může organizace údržby vydat jednorázové oprávnění k osvědčování:

5. In unforeseen cases, where an aircraft is grounded at a location other than the main base where no appropriate certifying staff are available, the maintenance organisation may issue a one-off certification authorisation:

(i) jednomu ze svých zaměstnanců, který je držitelem ekvivalentních oprávnění na typ letadla s podobnou technologií, konstrukcí a systémy, nebo

(i) to one of its employees holding equivalent authorisations on other aircraft types of similar technology, construction and systems; or

(ii) jakékoli osobě, která má praxi v údržbě nejméně 5 let a je držitelem platného průkazu způsobilosti k údržbě letadel (MAML) pro daný typ vojenského letadla, za předpokladu, že v tomto místě není žádná organizace údržby řádně schválená dle tohoto ČOS a podpůrná organizace údržby eviduje praxi a MAML dané osoby.

(ii) to any person with not less than five years maintenance experience and holding a valid Military Aircraft Maintenance Licence (MAML) rated for the aircraft, provided there is no maintenance organisation appropriately approved under EMAR 145 at that location and the supporting maintenance organisation obtains and holds on file evidence of the experience and the MAML

Všechny případy stanovené v tomto bodě musí být hlášeny NVLA do sedmi dnů od vydání takového oprávnění k osvědčování. Organizace údržby vydávající jednorázové oprávnění musí zajistit, že každá taková údržba, která by mohla ovlivnit bezpečnost letu, je překontrolována řádně schválenou organizací údržby.

(k) Pro osvědčování údržby letadla prováděné na výzbroji, záchranných a únikových systémech a na jiných specificky vojenských systémech musí každá organizace údržby provádějící údržbu letadla disponovat dostatečně kompetentním personálem, který má rozšířenou platnost příslušného MAML pro kategorie A, B1 nebo B2.

#### **145.A.35 Osvědčující a podpůrný personál**

(a) Kromě odpovídajících požadavků bodu 145.A.30(g) a (h) musí organizace údržby zajistit, aby osvědčující personál a podpůrný personál měl patřičnou znalost o příslušných letadlech a/nebo letadlových celcích, které mají být udržovány, včetně souvisejících postupů organizace údržby. V případě osvědčujícího personálu musí být toto provedeno před vydáním nebo opětovným vydáním oprávnění k osvědčování.

(i) 'Podpůrným personálem' se rozumí personál, který je držitelem MAML dle ČOS 174007 (EMAR 66) v kategorii B1 a/nebo B2, má příslušně rozšířené kvalifikace pro daný typ vojenského letadla a pracuje v prostředí údržby na základně, přičemž není nezbytně držitelem práv k osvědčování.

(ii) 'Příslušnými letadly a/nebo letadlovými celky' se rozumí letadla nebo letadlové celky přesně stanovené v konkrétním oprávnění k osvědčování.

(iii) 'Oprávněním k osvědčování' se rozumí oprávnění vydané schválenou organizací údržby osvědčujícímu personálu, které přesně stanoví to, že osvědčující personál může podepisovat osvědčení o uvolnění do provozu v rozsahu omezení stanovených

of that person.

All such cases as specified in this subparagraph shall be reported to the NMAA within seven days of the issuance of such certification authorisation. The maintenance organisation issuing the one-off authorisation shall ensure that any such maintenance that could affect flight safety is re-checked by an appropriately approved maintenance organisation.

(k) To certify on-aircraft maintenance performed on armament, rescue and escape systems and other military-specific systems, any maintenance organisation maintaining aircraft shall have sufficient staff possessing the Category A, B1 or B2 MAML with the appropriate extensions.

#### **145.A.35 Certifying staff and support staff**

(a) In addition to the appropriate requirements of EMAR 145.A.30(g) and (h), the maintenance organisation shall ensure that certifying and support staff have an adequate understanding of the relevant aircraft and/or components to be maintained together with the associated maintenance organisation procedures. In the case of certifying staff, this shall be accomplished before the issue or re-issue of the certification authorisation.

(i) 'Support staff' means those staff holding an EMAR 66 MAML in Category B1 and/or B2 with the appropriate extensions and Military Aircraft Type Ratings, working in a base maintenance environment while not necessarily holding certification privileges.

(ii) 'Relevant aircraft and/or components', means those aircraft or components specified in the particular certification authorisation.

(iii) 'Certification authorisation' means the authorisation issued to certifying staff by the Approved Maintenance Organisation (AMO) and which specifies the fact that they may sign CRSs within the limitations stated in such authorisation on behalf of the AMO.

v tomto oprávnění jménem schválené AMO.

(b) Kromě případů uvedených v bodě 145.A.30(j) a v bodě 66.A.20(a)3(ii) ČOS 174007 (EMAR 66) může organizace údržby vydávat pouze oprávnění k osvědčování osvědčujícímu personálu ve vztahu k základním kategoriím nebo podkategoriím a kvalifikaci pro daný typ vojenského letadla zapsaných v MAML, za předpokladu, že MAML zůstane v platnosti po celou dobu platnosti oprávnění a u osvědčujícího personálu zůstane zachována shoda s ČOS 174007 (EMAR 66).

Organizace údržby vydává oprávnění k osvědčování, pokud je ujištěna, že byla dosažena shoda s příslušnými odstavci tohoto ČOS a ČOS 174007 (EMAR 66). Při schvalování oprávnění k osvědčování musí být organizace údržby ujištěna o tom, že daná osoba má platný a použitelný MAML dle ČOS 174007 (EMAR 66) a tuto skutečnost potvrdí prostřednictvím své NVLA.

(c) Organizace údržby musí zajistit, aby veškerý osvědčující a podpůrný personál absolvoval nejméně šestiměsíční praxi v údržbě příslušných letadel nebo letadlových celků v období dvou po sobě jdoucích let.

Pro účely tohoto písmene se výrazem 'absolvoval nejméně šestiměsíční praxi v údržbě příslušných letadel nebo letadlových celků' rozumí, že osoba pracovala v prostředí údržby letadel a letadlových celků a buď využívala oprávnění k osvědčování, a/nebo skutečně prováděla údržbu minimálně na některých systémech typu nebo skupiny letadel přesně stanovených v odpovídajícím oprávnění k osvědčování.

(d) Organizace údržby musí zajistit, že veškerý osvědčující personál a podpůrný personál absolvuje v období každých dvou let dostatečný pokračovací výcvik, aby bylo zajištěno, že tento personál má aktualizované znalosti odpovídající technologii, organizačním postupům a problematice selhání lidských činitelů.

(b) Excepting those cases listed in EMAR 145.A.30(j) and EMAR 66.A.20(a)3(ii) the maintenance organisation may only issue a certification authorisation to certifying staff in relation to the basic categories or subcategories and any Military Aircraft Type Rating endorsed on the MAML, subject to the MAML remaining valid throughout the validity period of the authorisation and the certifying staff remaining in compliance with EMAR 66.

The maintenance organisation issues the certification authorisation when satisfied that compliance has been established with the appropriate paragraphs of EMAR 145 and EMAR 66. In granting the certification authorisation the maintenance organisation needs to be satisfied that the person holds a valid and applicable EMAR 66 MAML and shall confirm such fact with their NMAA.

(c) The maintenance organisation shall ensure that all certifying staff and support staff are involved in at least six months of actual relevant aircraft or component maintenance experience in any consecutive two-year period.

For the purpose of this paragraph 'involved in actual relevant aircraft or component maintenance' means that the person has worked in an aircraft or component maintenance environment and has either exercised the privileges of the certification authorisation and/or has actually carried out maintenance on at least some of the aircraft type or aircraft group systems specified in the particular certification authorisation.

(d) The maintenance organisation shall ensure that all certifying staff and support staff receive sufficient continuation training in each two year period to ensure that such staff have up-to-date knowledge of relevant technology, maintenance organisation procedures and human factor issues.

(e) Organizace údržby musí stanovit program pokračovacího výcviku pro osvědčující a podpůrný personál, včetně postupu pro zajištění shody s odpovídajícími písmeny bodu 145.A.35 tohoto ČOS, jako základu pro vydávání oprávnění k osvědčování osvědčujícímu personálu podle této části, a postupu k zajištění shody s požadavky ČOS 174007 (EMAR 66).

(f) Kromě nepředvídaných případů uvedených v bodě 145.A.30(j)(5) tohoto ČOS musí organizace údržby posoudit veškerý budoucí osvědčující personál z hlediska jeho kompetence, odborné způsobilosti a schopnosti vykonávat své povinnosti týkající se osvědčování ve shodě s postupem, jak je přesně stanoveno ve výkladu organizace údržby, před vydáním nebo opětovným vydáním oprávnění k osvědčování podle tohoto ČOS.

(g) Poté co byly splněny podmínky písmen (a), (b), (d), (f) a případně písmene (c) osvědčujícím personálem, musí organizace údržby vydat oprávnění k osvědčování, které jasně určuje rozsah a omezení tohoto oprávnění. Zachování platnosti oprávnění k osvědčování je podmíněno stálou shodou s písmeny (a), (b), (d) a případně písmenem (c).

(h) Oprávnění k osvědčování musí být provedeno způsobem, který činí jeho rozsah osvědčujícímu personálu a jakékoli oprávněné osobě žádající o přezkoumání oprávnění zřejmým. Tam, kde jsou pro vymezení rozsahu používány kódy, musí organizace údržby provést jejich snadno dostupné vysvětlení. 'Oprávněná osoba' je příslušník NVLA.

(i) Organizace údržby oprávní osobu, která jejím jménem může osvědčujícímu personálu trvale vydávat oprávnění k osvědčování. Tato osoba může jmenovat další osoby k vlastním vydáváním nebo rušení oprávnění k osvědčování ve shodě s postupem stanoveným v MOE.

(e) The maintenance organisation shall establish a programme for continuation training for certifying staff and support staff, including a procedure to ensure compliance with the relevant paragraphs of EMAR 145.A.35 as the basis for issuing certification authorisations under this EMAR to certifying staff, and a procedure to ensure compliance with EMAR 66.

(f) Except where any of the unforeseen cases of EMAR 145.A.30(j)(5) apply, the maintenance organisation shall assess all prospective certifying staff for their competence, qualification and capability to carry out their intended certifying duties in accordance with a procedure as specified in the MOE prior to the issue or re-issue of a certification authorisation under this EMAR.

(g) When the conditions of paragraphs (a), (b), (d), (f) and, where applicable, paragraph (c) have been fulfilled by the certifying staff, the maintenance organisation shall issue a certification authorisation that clearly specifies the scope and limits of such authorisation. Continued validity of the certification authorisation is dependent upon continued compliance with paragraphs (a), (b), (d), and where applicable, paragraph (c).

(h) The certification authorisation shall be in a style that makes its scope clear to the certifying staff and any authorised person who may require to examine the authorisation. Where codes are used to define scope, the maintenance organisation shall make a code translation readily available. 'Authorised person' means the officials of the NMAA.

(i) The maintenance organisation shall nominate an individual who shall remain responsible on behalf of the maintenance organisation for issuing certification authorisations to certifying staff. Such person may nominate other persons to actually issue or revoke the certification authorisations in accordance with a procedure as specified in the MOE.



(j) Organizace údržby musí vést záznamy o veškerém osvědčujícím a podpůrném personálu, které obsahují:

1. Podrobnosti o MAML vydaných podle ČOS 174007 (EMAR 66); a

2. Podrobnosti o veškerém odpovídajícím absolvovaném výcviku; a

3. Podrobnosti o rozsahu vydaných oprávnění k osvědčování, pokud je to důležité; a

4. Podrobnosti o osvědčujícím personálu s omezeným nebo jednorázovým oprávněním k osvědčování.

Organizace údržby uchovává uvedené záznamy nejméně tři roky poté, co personál uvedený v tomto písmenu ukončil pracovní poměr u organizace údržby nebo kdy bylo oprávnění odebráno. Kromě toho při ukončení pracovního poměru poskytuje organizace údržby na požádání osvědčujícímu a podpůrnému personálu uvedenému v tomto písmenu kopii jejich osobního záznamu.

Osvědčujícímu a podpůrnému personálu uvedenému v tomto písmenu je na požádání umožněn přístup k jejich osobním záznamům, jak je uvedeno výše.

(k) Organizace údržby musí osvědčujícímu personálu poskytnout kopii jeho oprávnění k osvědčování buď ve formě spisu, nebo v elektronické formě.

(l) Osvědčující personál musí být schopen předložit své oprávnění k osvědčování jakékoli oprávněné osobě do 72 hodin.

(m) Minimální věk osvědčujícího a podpůrného personálu je 21 let.

(n) Držitel MAML kategorie A smí vykonávat práva k osvědčování na určitém typu letadla pouze po úspěšném absolvování příslušného typového závěru na letadlo kategorie A, poskytnutého odpovídajícím způsobem organizací řádně schválenou dle tohoto ČOS nebo ČOS 174006 (EMAR 147). Závěr musí obsahovat praktické části

(j) The maintenance organisation shall maintain a record of all certifying staff and support staff which shall contain:

1. Details of any MAML held under EMAR 66; and

2. All relevant training completed; and

3. The scope of the certification authorisations issued, where relevant; and

4. Particulars of staff with limited or one-off certification authorisations.

The maintenance organisation shall retain the record for at least three years after the certifying staff or support staff have ceased employment with the maintenance organisation or as soon as the authorisation has been withdrawn. In addition, upon request, the maintenance organisation shall furnish certifying staff and support staff with a copy of their record on leaving the maintenance organisation.

The certifying staff and support staff shall be given access on request to their personal records as detailed above.

(k) The maintenance organisation shall provide certifying staff with a copy of their certification authorisation in either a documented or electronic format.

(l) Certifying staff shall produce their certification authorisation to any authorised person within 72 hours.

(m) The minimum age for certifying staff and support staff shall be 21 years.

(n) The holder of a Category A MAML may only exercise certification privileges on a specific aircraft type following the satisfactory completion of the relevant Category A aircraft task training carried out by an organisation appropriately approved in accordance with EMAR 145 or EMAR 147. This training shall include practical

a výuku teoretických znalostí odpovídajících každému oprávněnému úkonu. Úspěšné ukončení zácvičku musí být prokázáno zkouškou nebo posouzením na pracovišti, provedeným organizací AMO nebo OVÚ dle ČOS 174006 (EMAR 147).

(o) Držitel MAML kategorie B2 smí vykonávat pouze práva k osvědčování popsaná v bodě 66.A.20(a)3(ii) ČOS 174007 (EMAR 66) po úspěšném ukončení:

(i) příslušného typového zácvičku na letadlo kategorie A; a

(ii) doložené šestiměsíční praxe pokrývající rozsah oprávnění, které bude vydáno.

Typový zácviček musí obsahovat praktické části a výuku teoretických znalostí odpovídajících každému oprávněnému úkonu, pro který se oprávnění vydává. Úspěšné ukončení zácvičku musí být prokázáno zkouškou nebo posouzením na pracovišti. Typový zácviček a zkouška/posouzení musí být provedeny schválenou organizací údržby, která vydává oprávnění osvědčujícímu personálu. V této AMO musí být zároveň získána praxe, není-li schváleno NVLA jinak.

#### **145.A.40 Vybavení, nářadí a materiál**

(a) Organizace údržby musí mít k dispozici a používat potřebné vybavení, nářadí a materiál nutný pro provádění schváleného rozsahu činností.

1. Pokud výrobce stanoví nářadí nebo vybavení určitého typu, musí organizace údržby takové nářadí nebo vybavení používat, pokud není příslušným úřadem prostřednictvím postupů přesně stanovených v MOE odsouhlaseno užití alternativního nářadí nebo vybavení.

2. Vybavení a nářadí musí být stále k dispozici, vyjma toho, které je užíváno tak zřídka, že jeho stálá dostupnost není nutná. Takové případy musí být podrobně uvedeny ve výkladu organizace údržby.

hands on training and theoretical training as appropriate for each task authorised. Satisfactory completion of training shall be demonstrated by an examination or by workplace assessment carried out by the AMO or EMAR 147 MTO.

(o) The holder of a Category B2 MAML may only exercise the certification privileges described in EMAR 66.A.20(a)(3)(ii) following the satisfactory completion of:

(i) the relevant Category A aircraft task training; and

(ii) 6 months of documented practical experience covering the scope of the authorisation that will be issued.

The task training shall include practical hands on training and theoretical training as appropriate for each task authorised. Satisfactory completion of training shall be demonstrated by an examination or by workplace assessment. Task training and examination/assessment shall be carried out by the AMO issuing the certifying staff authorisation. The practical experience shall be also obtained within the same AMO unless approved otherwise by the NMAA.

#### **145.A.40 Equipment, tools and material**

(a) The maintenance organisation shall have available and use the necessary equipment, tools and material to perform the approved scope of work.

1. Where the manufacturer specifies a particular tool or equipment, the maintenance organisation shall use that tool or equipment, unless the use of alternative tooling or equipment is agreed by the NMAA via procedures specified in the MOE.

2. Equipment and tools must be permanently available, except in the case of any tool or equipment that is so infrequently used that its permanent availability is not necessary. Such cases shall be detailed in the MOE.

3. (a) Organizace údržby schválená k údržbě na základně musí mít příslušné vybavení pro přístup k letadlu a údržbové plošiny/rampy umožňující odpovídající provádění kontrol letadel.

(b) Organizace údržby musí zajistit, že veškeré nářadí, vybavení a obzvláště zkušební vybavení, je-li požadováno, je kontrolováno a kalibrováno, a to podle platných standardů s četností zajišťující jeho provozuschopnost a přesnost. Organizace údržby musí o těchto kalibracích a návaznosti použitých platných standardů vést záznamy.

#### **145.A.42 Nakládání s letadlovými celky**

(a) Veškeré letadlové celky musí být rozříděny a náležitě odděleny do následujících skupin:

1. letadlové celky, které jsou ve způsobilém stavu, uvolněné formulářem 1 EMAR uvedeným v ČOS 174010 (EMAR Forms document) nebo rovnocenným způsobem a označeny ve shodě s hlavou Q sekce A ČOS 174005 (EMAR 21).

2. Letadlové celky neschopné provozu, které musí být udržovány ve shodě s touto sekcí. Letadlový celek se považuje za neschopný provozu za některé z následujících okolností:

(i) uplynutím provozní doby definované v programu údržby letadla (AMP);

(ii) neshody s platnými příkazy k zachování letové způsobilosti (AD) a dalšími požadavky na zachování letové způsobilosti stanovenými NVLA;

(iii) absence nezbytných informací k určení letové způsobilosti nebo způsobilosti k zástavbě;

(iv) zaznamenání závad nebo poruch;

(v) absolvování takové události v letovém provozu nebo nehody, která by mohla ovlivnit jeho provozuschopnost.

Letadlové celky neschopné provozu musí být označeny a uloženy na bezpečném

3. A maintenance organisation approved for base maintenance shall have sufficient aircraft access equipment and inspection platforms/docking such that the aircraft can be properly inspected.

(b) The maintenance organisation shall ensure that all tools, equipment and particularly test equipment, as appropriate, are controlled and calibrated according to an officially recognised standard at a frequency to ensure serviceability and accuracy. Records of such calibrations and traceability to the standard used shall be kept by the maintenance organisation.

#### **145.A.42 Acceptance of components**

(a) All components shall be classified and appropriately segregated into the following categories:

1. Components which are in a satisfactory condition, released on an EMAR Form 1 or equivalent and marked in accordance with EMAR 21 Section A Subpart Q.

2. Unserviceable components which shall be maintained in accordance with this section. A component shall be considered unserviceable in any one of the following circumstances:

(i) expiry of the service life limit as defined in the Aircraft Maintenance Programme (AMP);

(ii) non-compliance with the applicable ADs and other continued or continuing airworthiness requirement mandated by the NMAA;

(iii) absence of the necessary information to determine the airworthiness status or eligibility for installation;

(iv) evidence of defects or malfunctions;

(v) involvement in an incident or accident likely to affect its serviceability.

Unserviceable components shall be identified and stored in a secure location

místě pod kontrolou organizace údržby, dokud nebude učiněno rozhodnutí o budoucím stavu těchto celků.

3. Nepoužitelné letadlové celky klasifikované ve shodě s bodem 145.A.42(d). Organizace údržby musí po konzultaci s CAMO / organizací, která provozuje letadlo v případě nepoužitelných letadlových celků:

(i) tyto celky uchovávat na bezpečném místě pod kontrolou organizace údržby, dokud nebude učiněno rozhodnutí o budoucím stavu takového letadlového celku; nebo

(ii) zajistí, aby tyto celky byly znehodnoceny způsobem, který z ekonomického hlediska vylučuje jejich opravu nebo jiný způsob jejich opětovného uvedení do provozu před vzdáním se odpovědnosti za takové celky. Odchylně může CAMO / organizace, která provozuje letadlo přenést odpovědnost za celky klasifikované jako nepoužitelné na organizaci pro odbornou přípravu nebo výzkum bez jejich znehodnocení.

4. Standardní díly používané na letadle, motoru, vrtuli nebo jiných letadlových celcích, pokud jsou uvedeny v ilustrovaném katalogu náhradních dílů výrobce a/nebo v údajích pro údržbu. K těmto částem musí být přiloženo prohlášení výrobce o shodě s odpovídajícím standardem.

5. Polotovary a spotřební materiál použitelný k údržbě, pokud je organizace údržby ujištěna, že materiál odpovídá požadované specifikaci a má odpovídající sledovatelnost. K veškerému materiálu musí být přiložena dokumentace, která se ho jasně týká a obsahuje prohlášení o shodě se specifikací a údaje o výrobcí a dodavateli.

## 6. NEPOUŽITO.

(b) Před zástavbou letadlového celku se musí organizace údržby ujistit, že konkrétní letadlový celek je způsobilý k montáži, jsou-li použitelné různé

under the control of a maintenance organisation until a decision is made on the future status of such component.

3. Unsalvageable components which are classified in accordance with EMAR 145.A.42(d). A maintenance organisation in consultation with the CAMO/Operating Organisation shall, in the case of unsalvageable components:

(i) retain such components in a secure location under the control of the maintenance organisation until a decision is made on the future status of such component; or

(ii) arrange for the components to be mutilated in a manner that ensures they are beyond economic salvage or repair before relinquishing responsibility for such components. By derogation, a CAMO/Operating Organisation may transfer responsibility of components classified as unsalvageable to an organisation for training or research without mutilation.

4. Standard parts used on an aircraft, engine, propeller or other aircraft component when specified in the manufacturer's illustrated parts catalogue and/or the maintenance data. These parts shall be accompanied by a manufacturer's declaration of conformity traceable to the applicable standard.

5. Material both raw and consumable used in the course of maintenance when the maintenance organisation is satisfied that the material meets the required specification and has appropriate traceability. All material shall be accompanied by documentation clearly relating to the particular material and containing a conformity to specification statement plus both the manufacturing and supplier source.

## 6. NOT APPLICABLE.

(b) Prior to installation of a component, the maintenance organisation shall ensure that the particular component is eligible to be fitted when different modification and/or AD

modifikace a/nebo příkazy k zachování letové způsobilosti (AD).

(c) Organizace údržby může vyrábět omezený rozsah dílů používaných během činnosti ve vlastních zařízeních nebo jiných zařízeních, pokud je to schváleno NVLA za předpokladu, že jsou příslušné výrobní postupy stanoveny v MOE.

(d) Celky s vyčerpanou předepsanou provozní dobou nebo neopravitelnou vadou jsou klasifikovány jako nepoužitelné a není povoleno vrátit je do systému dodávek celků, pokud není prodloužena jejich předepsaná provozní doba nebo schváleno řešení jejich oprav ve shodě s ČOS 174005 (EMAR 21).

(e) NEPOUŽITO.

#### **145.A.45 Údaje pro údržbu**

(a) Organizace údržby musí mít přístup k použitelným aktuálním údajům pro údržbu a využívat je při jejím provádění včetně modifikací a oprav. 'Použitelné' znamená týkající se jakéhokoli letadla, letadlového celku nebo postupu stanoveného v rozsahu schválení organizace údržby.

V případě údajů pro údržbu poskytnutých CAMO / organizací, která provozuje letadlo, musí mít organizace údržby v průběhu činnosti přístup k těmto údajům, s výjimkou požadavku na shodu s bodem 145.A.55(c).

(b) Pro účely tohoto ČOS jsou použitelnými údaji pro údržbu následující údaje:

1. Jakýkoli použitelný požadavek, postup, provozní směrnice nebo informace vydané nebo poskytnuté NVLA;

2. Jakýkoli použitelný AD vydaný NVLA.

3. Pokyny pro zachování letové způsobilosti vydané držiteli typového osvědčení vojenské letecké techniky (MTC), držiteli doplňkového typového osvědčení vojenské letecké techniky (MSTC), kteroukoli další organizací,

standards may be applicable.

(c) The maintenance organisation may fabricate a restricted range of parts to be used in the course of undergoing work within its own facilities, or other facilities if this is approved by the NMAA, provided procedures are identified in the MOE.

(d) Components which have reached their certified life limit or contain a non-repairable defect shall be classified as unsalvageable and shall not be permitted to re-enter the component supply system unless certified life limits have been extended or a repair solution has been approved according to EMAR 21.

(e) NOT APPLICABLE.

#### **145.A.45 Maintenance data**

(a) The maintenance organisation shall have access to and use applicable current maintenance data in the performance of maintenance, including modifications and repairs. 'Applicable' means relevant to any aircraft, component or process specified in the Maintenance Organisation Approval Schedule and in any associated capability list.

In the case of maintenance data provided by a CAMO/Operating Organisation, the maintenance organisation shall have access to such data when the work is in progress, with the exception of the need to comply with EMAR 145.A.55(c).

(b) For the purposes of EMAR 145, applicable maintenance data shall be any of the following:

1. Any applicable requirement, procedure, operational directive or information issued by or provided by the NMAA;

2. Any applicable AD issued by the NMAA.

3. Instructions for Continuing Airworthiness, issued by (Military) Type Certificate (MTC) holders, (Military) Supplementary Type Certificate (MSTC) holders, any other organisation required to publish such data

od níž publikování těchto údajů vyžaduje ČOS 174005 (EMAR 21), a v případě letadel nebo celků z třetích zemí údaje o letové způsobilosti nařízené úřadem odpovědným za dozor nad letadlem nebo letadlovými celky a schválené NVLA;

4. Jakékoli použitelné normy, mj. standardní postupy údržby uznané NVLA jako přijatelné normy pro údržbu;

5. Jakékoliv použitelné údaje vydané ve shodě s odstavcem (d).

(c) Organizace údržby musí stanovit postupy, které v případě nálezu jakýchkoli nepřesných, nekompletních nebo nejednoznačných postupů, informací nebo instrukcí pro údržbu obsažených v údajích pro údržbu užívaných personálem údržby zajistí, že jsou zaznamenány a oznámeny autorovi údajů pro údržbu.

(d) Organizace údržby smí upravovat instrukce pro údržbu pouze ve shodě s postupy přesně stanovenými v MOE. Současně musí organizace údržby prokázat, že takové změny vedou k rovnocenným nebo zlepšeným normám pro údržbu, a musí držitele MTC/MSTC o takových změnách informovat. Instrukce pro údržbu z hlediska tohoto písmene představují instrukce, jak provádět jednotlivé úkony údržby: z těchto prací je vyloučen technický (konstrukční) návrh (projekt) oprav a modifikací.

(e) Organizace údržby musí mít zřízen systém technologických karet nebo technologických postupů pro použití v průběhu výkonu všech odpovídajících činností organizace údržby. Kromě toho musí organizace údržby buď přesně zaznamenávat údaje pro údržbu obsažené v písmenech (b) a (d) do těchto technologických karet nebo technologických postupů, nebo vytvořit přesný odkaz na konkrétní úkon nebo úkony údržby obsažené v těchto údajích pro údržbu. Technologické karty a technologické postupy mohou být vyhotoveny na počítači a uchovávány v elektronické databázi pod podmínkou jak

by EMAR 21 and in the case of aircraft or components from third countries the airworthiness data mandated by the Authority responsible for the oversight of the aircraft or component and accepted by the NMAA;

4. Any applicable standard, such as but not limited to, maintenance standard practices recognised by the NMAA as a good standard for maintenance;

5. Any applicable data issued in accordance with paragraph (d).

(c) The maintenance organisation shall establish procedures to ensure that if found, any inaccurate, incomplete or ambiguous procedure, practice, information or maintenance instruction contained in the maintenance data used by maintenance personnel is recorded and notified to the author of the maintenance data.

(d) The maintenance organisation may only modify maintenance instructions in accordance with a procedure specified in the MOE. With respect to those changes, the maintenance organisation shall demonstrate that they result in equivalent or improved maintenance standards and shall inform the MTC holder/MSTC holder of such changes. Maintenance instructions for the purposes of this paragraph means instructions on how to carry out the particular maintenance task: they exclude the engineering design of repairs and modifications.

(e) The maintenance organisation shall provide a common work card or worksheet system to be used throughout relevant parts of the maintenance organisation. In addition, the maintenance organisation shall either transcribe accurately the maintenance data contained in paragraphs (b) and (d) onto such work cards or worksheets or make precise reference to the particular maintenance task or tasks contained in such maintenance data. Work cards and worksheets may be computer generated and held on an electronic database subject to both adequate safeguards against unauthorised alteration and a back-up

jejího vhodného zabezpečení proti neoprávněným změnám, tak i zálohování elektronické databáze s aktualizací do 24 hodin od každého vstupu do hlavní elektronické databáze. Souhrn úkonů údržby musí být zaznamenáván do technologických karet nebo technologických postupů a rozdělen do zřetelných etap, aby byl zajištěn záznam o provedení celého souhrnu úkonů údržby.

Tam, kde organizace údržby poskytuje služby údržby organizaci, která provozuje letadlo / CAMO, která vyžaduje používání jejího systému technologických karet nebo technologických postupů, lze tento systém používat. V tomto případě musí organizace údržby stanovit postup pro zajištění správného vyplňování technologických karet a technologických postupů organizace, která provozuje letadlo / CAMO.

f) Organizace údržby musí zajistit, aby všechny použitelné údaje pro údržbu byly snadno dostupné k použití, pokud je personál údržby požaduje.

(g) Organizace údržby musí stanovit postup, který zajistí, že jí řízené údaje pro údržbu jsou průběžně aktualizovány. V případě, že organizace, která provozuje letadlo / CAMO řídila a poskytovala údaje pro údržbu, musí být organizace údržby schopna prokázat, že má buď písemné potvrzení od organizace, která provozuje letadlo / CAMO, že všechny tyto údaje pro údržbu jsou aktuální, nebo má objednávky změnové služby uvádějící stav změny textu údajů pro údržbu, které mají být používány, nebo to může prokázat na seznamu změn textu údajů pro údržbu organizace, která provozuje letadlo / CAMO.

#### **145.A.47 Plánování údržby**

(a) Organizace údržby musí mít systém odpovídající rozsahu a složitosti její činnosti pro plánování dostupnosti veškerého nezbytného personálu, náradí, vybavení, materiálu, údajů pro údržbu a provozních prostorů tak, aby bylo zajištěno spolehlivé dokončení činností spojených s údržbou.

electronic database which shall be updated within 24 hours of any entry made to the main electronic database. Complex maintenance tasks shall be transcribed onto the work cards or worksheets and subdivided into clear stages to ensure a record of the accomplishment of the complete maintenance task.

Where the maintenance organisation provides a maintenance service to an Operating Organisation/CAMO who requires their work card or worksheet system to be used then such work card or worksheet system may be used. In this case, the maintenance organisation shall establish a procedure to ensure correct completion of the Operating Organisation's/CAMO's work cards or worksheets.

(f) The maintenance organisation shall ensure that all applicable maintenance data is readily available for use when required by maintenance personnel.

(g) The maintenance organisation shall establish a procedure to ensure that maintenance data it controls is kept up to date. In the case of maintenance data controlled and provided by the Operating Organisation/CAMO, the maintenance organisation shall be able to show that either it has written confirmation from the Operating Organisation/CAMO that all such maintenance data is up to date or it has work orders specifying the amendment status of the maintenance data to be used or it can show that it is on the Operating Organisation's/CAMO's maintenance data amendment list.

#### **145.A.47 Maintenance planning**

(a) The maintenance organisation shall have a system appropriate to the amount and complexity of work to plan the availability of all necessary personnel, tools, equipment, material, maintenance data and facilities in order to ensure the safe completion of the maintenance work.

(b) Plánování úkonů údržby a organizování směn musí zohledňovat meze lidské výkonnosti.

(c) Je-li požadováno předat pokračování nebo dokončení úkonů údržby z důvodů střídání směny nebo změny personálu, musí být předepsaným způsobem sděleny důležité informace mezi odcházejícím a nastupujícím personálem.

#### **145.A.48 Výkon údržby**

(a) Veškerou údržbu musí provádět odborně způsobilé osoby, dodržující metody, techniky, standardy a pokyny dané v bodu 145.A.45 Údaje pro údržbu.

(b) Po každém úkonu údržby potenciálně ovlivňujícím bezpečnost letu se musí provést nezávislá kontrola, není-li v tomto ČOS stanoveno nebo NVLA schváleno jinak.

(c) Pouze oprávněný osvědčující personál podle bodu 145.A.35 a po konzultaci s CAMO může podle potřeby s použitím bodu 145.A.45 tohoto ČOS, Údaje pro údržbu, rozhodnout, zda závada letadla vážně ohrožuje bezpečnost letu, a tudíž rozhodnout, kdy a jaká nápravná činnost musí být provedena před dalším letem a odstranění kterých vad lze odložit. To ale neplatí, je-li:

(1) vydán seznam povinného minimálního vybavení schválený NVLA; nebo

(2) závady letadla jsou definovány NVLA jako přijatelné.

(d) Po dokončení veškeré údržby je třeba provést obecné ověření s cílem zajistit, aby letadlo nebo letadlové celky zůstaly prosty veškerých nástrojů, vybavení a dalších cizích částí a materiálu a aby všechny sňaté přístupové panely byly znovu namontovány na svá místa.

#### **145.A.50 Osvědčení údržby**

(a) Osvědčení o uvolnění do provozu (CRS) pro letadlo a letadlové celky musí být vydána odpovídajícím způsobem oprávně-

(b) The planning of maintenance tasks, and the organising of shifts, shall take into account human performance limitations.

(c) When it is required to hand over the continuation or completion of maintenance tasks for reasons of a shift or personnel changeover, relevant information shall be adequately communicated between outgoing and incoming personnel.

#### **145.A.48 Performance of maintenance**

(a) All maintenance shall be performed by qualified personnel, following the methods, techniques, standards, and instructions specified in the EMAR 145.A.45 maintenance data.

(b) An independent inspection shall be carried out after any flight safety sensitive maintenance task unless otherwise specified in this EMAR or agreed by the NMAA.

(c) Only the authorised certifying staff according to EMAR 145.A.35 and in consultation with the CAMO as necessary, can decide, using EMAR 145.A.45 maintenance data, whether an aircraft defect hazards seriously the flight safety and therefore decide when and which rectification action shall be taken before further flight and which defect rectification can be deferred. However, this does not apply when:

(1) the approved Minimum Equipment List as mandated by the NMAA is used; or

(2) aircraft defects are defined as being acceptable by the NMAA.

(d) After completion of all maintenance, a general verification shall be carried out to ensure the aircraft or component is clear of all tools, equipment, and any other extraneous parts and material, and that all access panels removed have been refitted.

#### **145.A.50 Certification of maintenance**

(a) A CRS for aircraft and a CRS for components shall be issued by appropriately authorised certifying staff on behalf of the



ným osvědčujícím personálem jménem AMO poté, co bylo ověřeno, že veškerá objednaná údržba byla organizací řádně provedena ve shodě s postupy stanovenými v bodě 145.A.70 tohoto ČOS a organizace údržby vzala v úvahu dostupnost a užití údajů pro údržbu dle ustanovení bodu 145.A.45 a že neexistuje žádná neshoda, o níž je známo, že ohrožuje bezpečnost letů.

(b) CRS pro letadlo musí být vydáno před započítáním letu po dokončení údržby.

(c) Nové závady nebo nedokončené zakázky údržby zjištěné během výše uvedené údržby se oznámí organizaci, která provozuje letadlo / CAMO za účelem získání jejího souhlasu s nápravou těchto závad nebo dokončením chybějících částí zakázky údržby. Pokud organizace, která provozuje letadlo / CAMO odmítne, aby byla taková údržba dle tohoto písmene provedena, použije se písmeno (e).

(d) CRS se vydává při dokončení jakékoli údržby na letadlovém celku, když je tento vyňat z letadla. Osvědčení o uvolnění nebo schválení letové způsobilosti, formulář 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document), představuje osvědčení o uvolnění letadlového celku do provozu. Pokud AMO provádí údržbu letadlového celku pro svou vlastní potřebu, nemusí být použit formulář 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) nutné a závisí na vnitřních postupech pro uvolnění stanovených v MOE.

(e) Pokud AMO není schopna dokončit kompletní objednanou údržbu, může odchylně od písmene (a) vydat CRS v rámci schválených omezení letadla. AMO musí takovou skutečnost zaznamenat do CRS před vydáním tohoto osvědčení. Podrobnosti o každé odložené údržbě musí být zapsány do letadlové knihy řádně schváleným osvědčujícím personálem.

(f) odchylně od písmene (a) a bodu 145.A.42 tohoto ČOS, pokud je letadlo na zemi na jiném místě, než je jeho hlavní provozní základna (MOB) z důvodu

AMO when it has been verified that all maintenance ordered/tasked has been properly carried out in accordance with the procedures specified in EMAR 145.A.70, taking into account the availability and use of the maintenance data specified in EMAR 145.A.45 and that there are no non-compliances which are known to endanger flight safety.

(b) A CRS for aircraft shall be issued before flight at the completion of any maintenance.

(c) New defects or incomplete maintenance work orders identified during the above maintenance shall be brought to the attention of the Operating Organisation/CAMO for the specific purpose of obtaining agreement to rectify such defects or completing the missing elements of the maintenance work order. In the case where the Operating Organisation/CAMO declines to have such maintenance carried out under this paragraph, paragraph (e) is applicable.

(d) A CRS for components shall be issued at the completion of any maintenance on a component whilst off the aircraft. The authorised release certificate or airworthiness approval tag identified as EMAR Form 1 constitutes the component CRS. When an AMO maintains a component for its own use, an EMAR Form 1 may not be necessary depending upon the AMO's internal release procedures defined in the MOE.

(e) By derogation to paragraph (a), when the AMO is unable to complete all maintenance ordered/tasked, it may issue a CRS within the approved aircraft limitations. The AMO shall enter such fact in the aircraft CRS before the issue of such certificate. Details of any deferred maintenance are to be entered in the aircraft technical log by appropriately approved certifying staff.

(f) By derogation to paragraphs (a) and EMAR 145.A.42, when an aircraft is grounded at a location other than the Main Operation Base (MOB) due to the non-avail-

nedostupnosti letadlového celku s příslušným osvědčením o uvolnění, je přípustné dočasné zapojení letadlového celku s jiným osvědčením o uvolnění, které podléhá schválení CAMO, která je ve shodě se všemi platnými technickými a provozními požadavky. Montáž takových letadlových celků musí být uvedena v provozní dokumentaci letadla s ustanovením o vyjmutí letadlového celku v termínu stanoveném CAMO, pokud mezitím nebylo získáno příslušné osvědčení o uvolnění dle odstavce (a) a bodu 145. A.42 tohoto ČOS.

#### **145.A.55 Záznamy o údržbě**

(a) Organizace údržby musí vést záznamy všech podrobností o prováděných činnostech údržby. Dále musí uchovávat přinejmenším záznamy nezbytné k prokázání skutečnosti, že všechny požadavky pro vydání CRS byly splněny, včetně dokumentů týkajících se uvolnění do provozu.

(b) AMO poskytne CAMO kopii každého CRS spolu s kopií všech konkrétních údajů z oprav/modifikací použitých v rámci provedených oprav/modifikací.

(c) AMO uchovává kopii všech podrobných záznamů o údržbě a s ní souvisejících údajů pro údržbu tři roky od data, kdy uvolnila letadlo nebo letadlový celek, k němuž se činnost vztahovala.

1. Záznamy podle tohoto písmene musí být uloženy způsobem, který zajistí ochranu před poškozením, pozměněním a odcizením. Záznamy musí zůstat čitelné a přístupné po dobu trvání uskladnění.

2. Počítačové záložní disky, pásky apod. musí být uloženy na jiném místě, než se nachází pracovní disky, pásky apod., v prostředí, které zajišťuje, že tyto zůstanou v dobrém stavu.

3. V případě, že AMO ukončí svůj provoz, předají se veškeré uchovávané záznamy o údržbě za poslední tři roky CAMO zodpovědné za příslušné letadlo nebo celek nebo jsou uloženy dle pokynů NVLA.

liability of a component with an appropriate release certificate, it is permissible to temporarily fit a component with another release certificate, subject to CAMO approval, which is in compliance with all the applicable technical and operational requirements. The fitment of such components shall be noted in the aircraft documentation, with a provision for the component to be removed at a time specified by the CAMO, unless an appropriate release certificate has been obtained in the meantime under paragraph (a) and EMAR 145.A.42.

#### **145.A.55 Maintenance records**

(a) The maintenance organisation shall record all details of maintenance work carried out. As a minimum, the AMO shall retain records necessary to prove that all requirements have been met for issuance of the CRS, including all release documents.

(b) The AMO shall provide a copy of each CRS to the CAMO, together with a copy of any specific repair/modification data used for repairs/modifications carried out.

(c) The AMO shall retain a copy of all detailed maintenance records and any associated maintenance data for three years from the date the aircraft or component to which the work relates was released from the AMO.

1. Records under this paragraph shall be stored in a manner that ensures protection from damage, alteration and theft. The records shall remain readable and accessible for the duration of the storage period.

2. Computer backup discs, tapes etc. shall be stored in a different location from that containing the working discs, tapes etc., in an environment that ensures they remain in good condition.

3. Where an AMO terminates its operation, all retained maintenance records covering the last three years shall be distributed to the CAMO responsible for the respective aircraft or component or shall be stored as specified by the NMAA.

#### **145.A.60 Hlášení událostí**

(a) Organizace údržby musí oznámit NVLA a všem dalším adresátům podle vnitrostátních předpisů každý zjištěný stav letadla nebo letadlového celku, který má nebo může mít za následek nebezpečný stav vážně ohrožující bezpečnost letu.

(b) Organizace údržby musí stanovit vnitřní systém hlášení událostí, tak jak je podrobně rozpracováno v MOE, umožňující shromažďování a vyhodnocování takových hlášení včetně hodnocení a výpisů z těchto událostí, které mají být podávány ve shodě s písmenem (a). Postup musí označit nepříznivé trendy, provedená nápravná opatření nebo nápravná opatření, která je třeba organizací údržby provést, musí se zaměřit na nedostatky a obsahovat vyhodnocení všech známých důležitých informací týkajících se těchto událostí a způsobu oběhu informací.

(c) Organizace údržby musí podávat hlášení formou a způsobem stanoveným NVLA a musí zajistit, že tato hlášení obsahují všechny související informace o stavu a vyhodnocení výsledků, které byly organizaci údržby známy.

(d) Organizace údržby musí hlásit CAMO / organizaci, která provozuje letadlo jakýkoli takový stav, který ovlivňuje letadlo nebo letadlový celek.

(e) Organizace údržby musí tato hlášení zpracovat a předat v termínech stanovených NVLA, nejpozději však do 72 hodin od okamžiku, kdy zjistila stav, jehož se hlášení týká.

#### **145.A.65 Politika bezpečnosti a kvality, postupy údržby a systém kvality**

(a) Organizace údržby musí stanovit politiku bezpečnosti a kvality organizace údržby, která musí být součástí MOE podle bodu 145.A.70 tohoto ČOS.

(b) Organizace údržby musí k zajištění

#### **145.A.60 Occurrence reporting**

(a) The maintenance organisation shall report to the NMAA and all further addressees as required by national regulations any condition of the aircraft or component identified by the maintenance organisation that has resulted or may result in an unsafe condition that hazards seriously the flight safety.

(b) The maintenance organisation shall establish an internal occurrence reporting system as detailed in the MOE to enable the collection and evaluation of such reports, including the assessment and extraction of those occurrences to be reported under paragraph (a). This procedure shall identify adverse trends, corrective actions taken or to be taken by the maintenance organisation to address deficiencies and include evaluation of all known relevant information relating to such occurrences and a method to circulate the information as necessary.

(c) The maintenance organisation shall make such reports in a form and manner established by the NMAA, and ensure that they contain all pertinent information about the condition and evaluation results known to the maintenance organisation.

(d) The maintenance organisation shall report to the CAMO/Operating Organisation any such condition affecting the aircraft or component.

(e) The maintenance organisation shall produce and submit such reports within predefined NMAA timeframes, but in any case, within 72 hours of the maintenance organisation identifying the condition to which the report relates.

#### **145.A.65 Safety and quality policy, maintenance procedures and quality system**

(a) The maintenance organisation shall establish a safety and quality policy for the maintenance organisation to be included in the MOE under EMAR 145.A.70.

(b) The maintenance organisation shall

správného provádění údržby a splnění všech odpovídajících požadavků tohoto ČOS zavést postupy schválené NVLA, přičemž musí vzít v úvahu lidské činitele a lidskou výkonnost. Tyto postupy musí obsahovat jasnou objednávku nebo smlouvu tak, aby letadlo a letadlové celky mohly být uvolněny do provozu podle bodu 145.A.50 tohoto ČOS.

1. Postupy údržby dle tohoto odstavce platí pro body 145.A.25 až 145.A.95 tohoto ČOS.

2. Stanovené postupy údržby nebo postupy, které je třeba organizací údržby podle tohoto odstavce stanovit, musí obsahovat všechny aspekty provádění údržby, včetně zajišťování a řízení specializovaných služeb a stanovení norem, podle nichž organizace údržby zamýšlí pracovat.

3. Z hlediska traťové údržby a údržby letadel na základně, musí organizace údržby stanovit postupy k minimalizaci rizika vícenásobných chyb a k zachycení chyb na kritických systémech a zajistit, aby po žádné osobě nebylo požadováno provádění a kontrola úkonů údržby zahrnující některé části demontáže / opětné montáže několika letadlových celků téhož typu zastavěného na více než na jednom systému téhož letadla během určité údržbové kontroly. Je-li však k dispozici pouze jedna osoba pro provádění těchto úkonů, pak technologická karta nebo technologický postup musí zahrnovat dodatečný stupeň opětné kontroly dané činnosti touto osobou po dokončení všech totožných úkonů.

4. Musí být stanoveny postupy údržby, aby bylo zajištěno, že poškození bude posouzeno a modifikace a opravy prováděny za použití údajů uvedených v bodě M.A.304 ČOS 174008 (EMAR M).

(c) Organizace údržby musí zavést systém kvality, který zahrnuje:

1. Nezávislé audity za účelem sledování shody s požadavky norem pro letadla /

establish procedures agreed by the NMAA taking into account human factors and human performance to ensure good maintenance practices and compliance with EMAR 145 which shall include a clear work order or contract such that aircraft and components may be released to service in accordance with EMAR 145.A.50.

1. The maintenance procedures under this paragraph apply to EMAR 145.A.25 to EMAR 145.A.95.

2. The maintenance procedures established or to be established by the maintenance organisation under this paragraph shall cover all aspects of carrying out the maintenance activity, including the provision and control of specialised services and lay down the standards to which the maintenance organisation intends to work.

3. With regard to aircraft line and base maintenance, the maintenance organisation shall establish procedures to minimise the risk of multiple errors and capture errors on critical systems, and to ensure that no person is required to carry out and inspect in relation to a maintenance task involving some element of disassembly/reassembly of several components of the same type fitted to more than one system on the same aircraft during a particular maintenance check. However, when only one person is available to carry out these tasks then the maintenance organisation's work card or worksheet shall include an additional stage for re-inspection of the work by this person after completion of all the same tasks.

4. Maintenance procedures shall be established to ensure that damage is assessed and modifications and repairs are carried out using data specified in EMAR M.A.304.

(c) The maintenance organisation shall establish a quality system that includes the following:

1. Independent audits in order to monitor compliance with required aircraft/aircraft

letadlové celky a přiměřenost postupů zajišťujících, že tyto postupy vedou ke správnému provádění údržby a k letové způsobilosti letadel / letadlových celků; a

2. Ohlašovací systém zpětné vazby k osobě nebo skupině osob stanovených v bodě 145.A.30 písm. (b) a posléze k odpovědnému vedoucímu, který zajišťuje řádné a včasné provedení nápravného opatření jako odezvu na hlášení vyplývající z nezávislých auditů, které musí splňovat ustanovení odstavce (1).

(d) Organizace údržby zajistí, aby její zaměstnanci měli přístup k dokumentaci systému kvality a byli seznámeni s postupy relevantními pro jejich funkci.

(e) Má-li organizace údržby několik schválení ČOS (EMAR), lze systémy kvality kombinovat.

#### **145.A.70 Výklad organizace údržby (MOE)**

(a) 'Výklad organizace údržby' je dokument nebo dokumenty, který obsahuje (které obsahují) materiál určující rozsah zamýšlené činnosti stanovící schválení a prokazující, jak má organizace údržby v úmyslu plnit požadavky tohoto ČOS. Organizace údržby musí příslušné NVLA poskytnout MOE obsahující následující informace:

1. Prohlášení podepsané odpovědným vedoucím potvrzující, že MOE a všechny základní související příručky definují splnění požadavků organizace údržby ve shodě s tímto ČOS a že tyto požadavky budou vždy plněny. Není-li odpovědný vedoucí výkonným vedoucím nebo starším vojenským velitelem organizace údržby, musí prohlášení podepsat také jeden z nich;

2. Politiku bezpečnosti a kvality organizace údržby, jak je stanovena v bodě 145.A.65 tohoto ČOS; a

3. Titul (tituly) a jméno (jména) osob jmenovaných podle bodu 145.A.30(b) tohoto ČOS; a

component standards and adequacy of the procedures to ensure that such procedures invoke good maintenance practices and airworthy aircraft/aircraft components; and

2. A quality feedback reporting system to the person or group of persons specified in EMAR 145.A.30(b) and ultimately to the Accountable Manager that ensures proper and timely corrective action is taken in response to reports resulting from the independent audits established to meet paragraph (1).

(d) The maintenance organisation shall ensure that its personnel have access to quality system documentation and are knowledgeable of procedures relevant to their function.

(e) Where an organisation has several EMAR approvals, the quality systems may be combined.

#### **145.A.70 Maintenance Organisation Exposition (MOE)**

(a) 'Maintenance Organisation Exposition' means the document or documents that contain the material specifying the scope of work deemed to constitute approval and showing how the maintenance organisation intends to comply with EMAR 145. The maintenance organisation shall provide the NMAA with a MOE containing the following information:

1. A statement signed by the Accountable Manager confirming that the MOE and any referenced associated manuals define the maintenance organisation's compliance with EMAR 145 and shall be complied with at all times. When the Accountable Manager is neither the Chief Executive Officer nor senior military commander of the maintenance organisation then one of the latter shall countersign the statement; and

2. The maintenance organisation's safety and quality policy as specified by EMAR 145.A.65; and

3. The title(s) and name(s) of the persons nominated under EMAR 145.A.30(b); and

- |   |  |
|---|--|
| 4. Povinnosti a zodpovědnosti osob jmenovaných podle bodu 145.A.30(b) tohoto ČOS, včetně záležitostí, o nichž mohou jednat přímo s NVLA jménem organizace údržby; a | 4. The duties and responsibilities of the persons nominated under EMAR 145.A.30(b), including matters on which they may deal directly with the NMAA on behalf of the maintenance organisation; and |
| 5. Organizační schéma znázorňující přidružené řetězce odpovědnosti mezi osobami jmenovanými dle bodu 145.A.30 tohoto ČOS; a   | 5. An organisation chart showing associated chains of responsibility between the persons nominated under EMAR 145.A.30(b); and   |
| 6. Seznam osvědčujícího personálu a podpůrného personálu; a   | 6. A list of certifying staff and support staff; and   |
| 7. Obecný popis zdrojů pracovních sil; a  | 7. A general description of manpower resources; and  |
| 8. Obecný popis provozních prostorů umístěných na jednotlivých adresách stanovených v osvědčení o schválení organizace údržby; a                                    | 8. A general description of the facilities located at each address specified in the maintenance organisation's approval certificate; and   |
| 9. Přesné stanovení rozsahu činnosti organizace údržby odpovídající rozsahu schválení; a  | 9. A specification of the maintenance organisation's scope of work relevant to the extent of approval; and   |
| 10. Postup oznamování změn organizace údržby dle bodu 145.A.85 tohoto ČOS; a  | 10. The notification procedure of EMAR 145.A.85 for organisation changes; and  |
| 11. Změny v postupech MOE; a  | 11. The MOE amendment procedure; and   |
| 12. Postupy a systém kvality stanovené organizací údržby podle bodů 145.A.25 až 145.A.90 tohoto ČOS; a  | 12. The procedures and quality system established by the maintenance organisation under EMAR 145.A.25 to EMAR 145.A.90; and  |
| 13. Seznam organizací, které provozují letadla a CAMO, jimž organizace údržby provádí údržbu letadel; a   | 13. A list of Operating Organisations and CAMOs to which the maintenance organisation provides an aircraft maintenance service; and  |
| 14. Seznam organizací s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem podle požadavků bodu 145.A.75(b); a  | 14. A list of contracted/tasked organisations, where applicable, as specified in EMAR 145.A.75(b); and   |
| 15. Kde je to použitelné, seznam traťových stanic podle specifikací bodu 145.A.75(d) tohoto ČOS; a  | 15. A list of line stations, where applicable, as specified in EMAR 145.A.75(d); and   |
| 16. Seznam organizací s uzavřenou smlouvou případně stanoveným úkolem působících na základě vlastního schválení ČOS/EMAR.   | 16. A list of contracted/tasked organisations operating under their own EMAR approval, where applicable.   |

(b) MOE musí být v případě nutnosti změněn, aby byl popis organizace údržby stále aktuální. MOE a jakékoli jeho následné změny musí být schváleny NVLA.

(c) Odchylně od písmene (b) mohou být nevýznamné změny v MOE schváleny prostřednictvím postupu MOE (dále jen nepřímé schválení).

(d) Má-li organizace údržby rozšířené schválení podle části 145 EASA, pak tyto části výkladu organizace EASA, část 145, které jsou rovnocenně použitelné ke splnění požadavků tohoto ČOS, musí být obecně přijaty NVLA jako ekvivalentní, pokud jde o MOE podle tohoto ČOS. V tomto případě lze dovolit, aby pouze specificky vojenské požadavky musely být uvedeny v MOE dle tohoto ČOS; je třeba určit tyto požadavky obsažené v částech výkladu EASA, a musí být citována doložka z výkladu EASA.

(e) Odstavec přesunut do bodu 145.A.65(d) tohoto ČOS.

#### **145.A.75 Práva AMO**

AMO musí být ve shodě s MOE oprávněna provádět následující úkony:

(a) Provádět údržbu jakéhokoli letadla a/nebo letadlového celku, pro něž má osvědčení o schválení, v místech vyznačených v osvědčení o schválení a v MOE;

(b) Sjednávat údržbu jakéhokoli letadla nebo letadlového celku, pro něž má osvědčení o schválení, u jiné organizace údržby, která pracuje podle systému kvality této AMO. To se týká činnosti prováděné organizací údržby, která sama není náležitě schválená tuto údržbu provádět podle této části a je omezena na rozsah činností povolený podle postupů stanovených v bodě 145.A.65 písm. (b) tohoto ČOS. Rozsah činností nesmí zahrnovat základnovou údržbu letadla nebo kompletní dílenskou údržbu nebo generální opravu motoru nebo modulu motoru. AMO, která uzavírá smlouvy na tyto činnosti s jinou organizací údržby / stanovuje úkony

(b) The MOE shall be amended as necessary to remain an up-to-date description of the maintenance organisation. The MOE and any subsequent amendment shall be approved by NMAA.

(c) Notwithstanding paragraph (b), minor amendments to the MOE may be approved through an MOE procedure (hereinafter called indirect approval).

(d) Where a maintenance organisation has an extant EASA Part 145 approval, those parts of the organisation's EASA Part 145 exposition that are equally applicable to satisfy the EMAR 145 requirements shall generally be accepted by the NMAA as equivalent in respect of the EMAR 145 MOE. In this case it is permissible that only those requirements that are military specific need be addressed in the EMAR 145 MOE; those requirements covered by read-across of the sections of the EASA exposition shall be identified and the EASA exposition clause reference quoted.

(e) Paragraph moved to EMAR 145.A.65(d).

#### **145.A.75 Privileges of the AMO**

In accordance with the MOE, the AMO shall be entitled to carry out the following tasks:

(a) Maintain any aircraft and/or component listed on its approval certificate at the locations identified in the approval certificate and in the MOE;

(b) Arrange for the maintenance of any aircraft or component, listed on its approval certificate, to be carried out by another maintenance organisation that is working under the quality system of the AMO. This refers to work being carried out by a maintenance organisation not itself appropriately approved to carry out such maintenance under this EMAR and is limited to the work scope permitted under EMAR 145.A.65(b) procedures. This work scope shall not include a base maintenance check of an aircraft or a complete workshop maintenance check or overhaul of an engine or engine module. The AMO that contracts/tasks such

jiné organizaci údržby, zodpovídá za všechny tyto činnosti údržby bez ohledu na to, kdo je provádí. Všechny takové organizace údržby musí být uvedeny v MOE;

(c) Provádět kdekoli údržbu jakéhokoli letadla nebo letadlového celku, pro něž má osvědčení o schválení, vznikne-li taková potřeba buď z důvodu nezpůsobilosti letadla, nebo kvůli nezbytnosti zajistit jednoduchou traťovou údržbu za předpokladu splnění podmínek stanovených v MOE;

(d) Provádět údržbu jakéhokoli letadla a/nebo letadlového celku, pro něž má osvědčení o schválení, v místě označeném jako místo traťové údržby letadla, způsobilém k provádění údržby, a to jen tehdy, když MOE takovou údržbu dovoluje a obsahuje seznam takových míst;

(e) Vydávat CRS po dokončení údržby ve shodě s bodem 145.A.50 tohoto ČOS.

#### **145.A.80 Omezení schválené organizace údržby (AMO)**

AMO musí provádět údržbu letadla nebo letadlového celku, pro které je schválená, pouze tehdy, když jsou k dispozici veškeré nezbytné provozní prostory, vybavení, nářadí, materiál, údaje pro údržbu a osvědčující personál.

#### **145.A.85 Změny AMO**

AMO musí NVLA oznámit jakýkoli návrh k provedení libovolných následujících změn, dříve, než se takové změny uskuteční, aby umožnila NMMA rozhodnout o zachování shody s tímto ČOS a provést změnu osvědčení o schválení, bude-li to nezbytné, vyjma případu navrhovaných změn v personálu, které nejsou vedení předem známy. Takové změny musí být oznámeny při nejbližší příležitosti.

1. Název AMO;

2. Hlavní sídlo AMO;

3. Další sídla AMO;

work retains responsibility for all these maintenance activities irrespective of who is undertaking them. All such maintenance organisations shall be listed in the MOE;

(c) Maintain any aircraft or any component listed on its approval certificate at any location subject to the need for such maintenance arising either from the unserviceability of the aircraft or from the necessity of supporting occasional line maintenance, subject to the conditions specified in the MOE;

(d) Maintain any aircraft and/or component listed on its approval certificate at a location identified as a line maintenance location capable of supporting minor maintenance and only if the MOE both permits such activity and lists such locations;

(e) Issue CRSs in respect of completion of maintenance in accordance with EMAR 145.A.50.

#### **145.A.80 Limitations on the AMO**

The AMO shall only maintain an aircraft or component for which it is approved when all the necessary facilities, equipment, tooling, material, maintenance data and certifying staff are available.

#### **145.A.85 Changes to the AMO**

The AMO shall notify the NMAA of any proposal to carry out any of the following changes before such changes take place to enable the NMAA to determine continued compliance with EMAR 145 and to amend, if necessary, the approval certificate, except that in the case of proposed changes in personnel not known to the management beforehand, these changes shall be notified at the earliest opportunity.

1. The name of the AMO;

2. The main location of the AMO;

3. Additional locations of the AMO;



4. Odpovědný vedoucí a všichni jeho jmenovaní zástupci;

4. The Accountable Manager and all appointed deputies;

5. Všechny osoby jmenované dle bodu 145.A.30(b) tohoto ČOS a všichni jejich jmenovaní zástupci;

5. Any of the persons nominated under EMAR 145.A.30(b) and their appointed deputies;

6. Zařízení, vybavení, nářadí, materiál, postupy, rozsah činností nebo osvědčující personál, který by mohl schválení ovlivnit;

6. The facilities, equipment, tools, material, procedures, work scope or certifying staff that could affect the approval;

7. Vlastnictví AMO nebo její mateřské společnosti.

7. The ownership of the AMO or its parent company.

#### **145.A.90 Zachování platnosti schválení**

#### **145.A.90 Continued validity of approval**

(a) Schválení se vydává na dobu neurčitou. Zůstává v platnosti pokud:

(a) An approval shall be issued for an unlimited duration. It shall remain valid subject to:

1. AMO zůstává ve shodě s tímto ČOS dle ustanovení týkajících se zacházení se zjištěními dle bodu 145.B.50 tohoto ČOS; a

1. The AMO remaining in compliance this EMAR, in accordance with the provisions related to the handling of findings in accordance with EMAR 145.B.50; and

2. NVLA má přístup k AMO pro určení zachování shody s tímto ČOS; a

2. The NMAA being granted access to the AMO to determine continued compliance with this EMAR; and

3. Se organizace údržby schválení nevzdá nebo nebylo zrušeno.

3. The certificate not being surrendered or revoked.

(b) Po vzdání se schválení nebo jeho zrušení musí být schválení vráceno NVLA.

(b) Upon surrender or revocation, the approval shall be returned to the NMAA.

#### **145.A.95 Zjištění NVLA v AMO**

#### **145.A.95 AMO Findings by the NMAA**

(a) Po obdržení oznámení o zjištěních dle bodu 145.B.50 tohoto ČOS musí AMO:

(a) After receipt of notification of findings according to EMAR 145.B.50, the AMO shall:

1. Určit základní (kořenovou) příčinu neshody; a

1. Identify the root cause of the non-compliance; and

2. Definovat plán nápravných opatření; a

2. Define a corrective action plan; and

3. Prokázat provedení nápravných opatření ke splnění požadavků NVLA v ní požadovaném období.

3. Demonstrate corrective action implementation to the satisfaction of the NMAA within a period required by the NMAA.

(b) Zjištěním úrovně 1 je jakákoli významná neshoda s požadavky tohoto ČOS, která snižuje bezpečnostní standard a vážně ohrožuje bezpečnost letu. V závislosti na rozsahu vede zjištění úrovně 1 k okamžitému úplnému nebo částečnému

(b) A level 1 finding is any significant non-compliance with EMAR 145 requirements which lowers the safety standard and hazards seriously the flight safety. Depending upon the extent of the level 1 finding, it leads to an immediate full or partial

zrušení, omezení nebo pozastavení schválení NVLA, dokud AMO neprovede úspěšná nápravná opatření.

(c) Zjištěním úrovně 2 je jakákoli neshoda s požadavky tohoto ČOS, která by mohla snížit bezpečnostní standard a pravděpodobně ohrozit bezpečnost letu.

(d) Neshoda AMO s činnostmi uvedenými v bodě 145.A.95(a) tohoto ČOS vede k úplnému nebo částečnému pozastavení schválení ze strany NVLA.

revocation, limitation or suspension of the approval by the NMAA until successful corrective action has been taken by the AMO.

(c) A level 2 finding is any non-compliance with the EMAR 145 requirements which could lower the safety standard and possibly hazards the flight safety.

(d) An AMO's non-compliance with the actions identified in EMAR 145.A.95(a) leads to a full or partial suspension of the approval by the NMAA.

## SEKCE B

### POSTUPY PRO PŘÍSLUŠNÉ NÁRODNÍ VOJENSKÉ LETECKÉ AUTORITY PRO LETOVOU ZPŮSOBILOST

#### 145.B.01 Rozsah

Tato sekce stanovuje správní postupy, kterými se musí příslušná NVLA řídit při vykonávání svých úkonů a své odpovědnosti týkajících se vydávání, zachování platnosti, změny, pozastavení platnosti nebo zrušení schválení organizace údržby podle tohoto ČOS.

#### 145.B.10 Národní vojenská letecká autorita pro letovou způsobilost

##### (a) Všeobecná ustanovení

Zúčastněný členský stát musí určit příslušnou NVLA s přidělenými pravomocemi pro vydávání, zachování platnosti, změnu, pozastavení platnosti nebo zrušení schválení organizace údržby. Tato NVLA musí stanovit dokumentované postupy a organizační strukturu.

##### (b) Zdroje

Počet osob musí být odpovídající provádění požadavků podrobně uvedených v této sekci.

##### (c) Odborná způsobilost a výcvik

Veškerý personál zahrnutý do schválení dle tohoto ČOS musí:

1. Mít odpovídající odbornou způsobilost a nezbytné znalosti, praxi a výcvik k provádění svých přidělených úkonů.

2. Je-li to relevantní, absolvovat výcvik / pokračovací výcvik dle tohoto ČOS, včetně jeho zamýšleného záměru a standardní úrovně.

##### (d) Postupy

NVLA musí stanovit postupy podrobně popisující, jak je splněna shoda s touto sekci.

Postupy musí být kontrolovány a měněny tak, aby bylo zajištěno zachování shody.

## SECTION B

### PROCEDURES FOR NATIONAL MILITARY AIRWORTHINESS AUTHORITIES

#### 145.B.01 Scope

This section establishes the administrative procedures which the NMAA shall follow when exercising its tasks and responsibilities regarding issuance, continuation, change, suspension or revocation of maintenance organisation approvals in accordance with the requirements of EMAR 145.

#### 145.B.10 National Military Airworthiness Authority

##### (a) General

The participating Member States (pMS) shall designate their NMAA with allocated responsibilities for the issuance, continuation, change, suspension or revocation of a maintenance organisation approval. This NMAA shall establish documented procedures and an organisational structure.

##### (b) Resources

The number of staff shall be appropriate to carry out the requirements as detailed in this section.

##### (c) Qualification and training

All staff involved in EMAR 145 approvals shall:

1. Be appropriately qualified and have all necessary knowledge, experience and training to perform their allocated tasks.

2. Have received initial training/continuation training on EMAR 145 where relevant, including its intended meaning and standard.

##### (d) Procedures

The NMAA shall establish procedures detailing how compliance with this Section B is accomplished.

The procedures shall be reviewed and amended to ensure continued compliance.

**145.B.15 Organizace údržby dislokované v několika pMS**  
NEPOUŽITO.

**145.B.20 Počáteční schválení**

(a) Jsou-li splněny požadavky bodu 145.A.30(a) a (b), musí příslušná NVLA písemně vyjádřit žadateli svůj souhlas s personálem dle ustanovení bodu 145.A.30 písm. (a) a (b).

(b) NVLA musí ověřit, že postupy stanovené v MOE jsou ve shodě s tímto ČOS, a prověřit, že odpovědný vedoucí svým podpisem schvaluje prohlášení o závazku.

(c) NVLA musí ověřit, že organizace údržby je ve shodě s požadavky tohoto ČOS.

(d) Nejméně jednou v průběhu šetření ke schválení musí proběhnout setkání NVLA s odpovědným vedoucím, aby bylo zajištěno, že plně rozumí, jaký význam má schválení a z jakého důvodu podepisuje prohlášení o závazku MOE vyhovět postupům uvedeným v MOE.

(e) Všechny nálezy musí být písemně potvrzeny organizací údržby.

(f) NVLA musí zaznamenat všechny nálezy, závěrečná opatření (opatření požadovaná k uzavření nálezu) a doporučení.

(g) Pro počáteční schválení musí být všechny nálezy organizací údržby vyřešeny a uzavřeny NVLA před tím, než může být schválení vydáno.

(h) NVLA musí také ověřit platnost všech průkazů MAML vlastněných osobami organizace údržby uvedenými v bodech 145.A.30 a 145.A.35.

**145.B.25 Vydání schválení**

(a) NVLA musí schválit MOE a žadateli vydat osvědčení o schválení organizace údržby na formuláři 3 ČOS 174010 (EMAR Forms document), který obsahuje kvalifikace pro typy letadel odpovídající danému

**145.B.15 Maintenance Organisations located in several pMS**  
NOT APPLICABLE.

**145.B.20 Initial approval**

(a) Provided the requirements of EMAR 145.A.30(a) and (b) are complied with, the NMAA shall formally indicate its acceptance of the personnel, specified in EMAR 145.A.30(a) and (b), to the applicant in writing.

(b) The NMAA shall establish that the procedures specified in the MOE comply with EMAR 145 and verify that the Accountable Manager signs the commitment statement.

(c) The NMAA shall verify that the maintenance organisation is in compliance with the requirements of EMAR 145.

(d) A meeting between the NMAA and the Accountable Manager shall be convened at least once during the investigation for approval to ensure that he/she fully understands the significance of the approval and the reason for signing the MOE commitment statement to compliance with the procedures specified in the MOE.

(e) All findings must be confirmed in writing to the maintenance organisation.

(f) The NMAA shall record all findings, closure actions (actions required to close a finding) and recommendations.

(g) For initial approval, all findings shall be corrected by the maintenance organisation and accepted by the NMAA before the approval can be issued.

(h) The NMAA shall also verify the validity of all MAMLs held by maintenance organisation personnel specified in EMAR 145.A.30 and EMAR 145.A.35.

**145.B.25 Issue of approval**

(a) The NMAA shall formally approve the MOE and issue to the applicant an EMAR Form 3 approval certificate, which includes the approval ratings (specified in Appendix II). The NMAA shall only issue a certificate

schválení (dle přílohy II). NVLA může vydat osvědčení teprve tehdy, když organizace údržby plní požadavky tohoto ČOS.

(b) NVLA musí uvést podmínky schválení na formuláři 3 ČOS 174010 (EMAR Forms document) osvědčení o schválení.

(c) Číslo schválení musí být uvedeno na formuláři 3 ČOS 174010 (EMAR Forms document) osvědčení o schválení.

#### **145.B.30 Průběžný dozor**

Zachování platnosti schválení musí být sledováno ve shodě s použitelným procesem 'počátečního schválení' dle bodu 145.B.20 tohoto ČOS. Kromě toho:

(a) Musí NVLA udržovat a aktualizovat program se seznamem AMO, které jsou pod jejím dozorem, data plánovaných auditů a kdy byly tyto auditů provedeny.

(b) Každá AMO musí být periodicky přezkoumána z hlediska splňování shody s požadavky tohoto ČOS nejméně jednou za 24 měsíců.

(c) Schůzka s odpovědným vedoucím se musí konat nejméně jednou za 24 měsíců, aby se zajistilo, že je stále informován o významných záležitostech zjištěných během auditů.

(d) Všechny nálezy musí být úředně ověřeny AMO.

(e) NVLA musí zaznamenat všechny nálezy, jejich úroveň a přijatá nápravná opatření (požadovaný termín, datum uzavření případu a číslo jednací) a doporučení.

#### **145.B.35 Změny**

(a) NVLA dle bodu 145.A.85 musí přijmout oznámení od AMO o jakékoli navrhované změně. NVLA použije příslušné části odstavců základního procesu pro každou změnu AMO.

(b) NVLA může stanovit podmínky, za nichž smí AMO zůstat během těchto změn v provozu, pokud není stanoveno, že schválení je vzhledem k povaze nebo rozsahu změn pozastaveno.

when the maintenance organisation is in compliance with EMAR 145.

(b) The NMAA shall indicate the conditions of the approval on the EMAR Form 3 approval certificate.

(c) The reference number shall be included on the EMAR Form 3 approval certificate.

#### **145.B.30 Continuing oversight**

The continuation of an approval shall be monitored in accordance with the applicable 'initial approval' process under EMAR 145.B.20. In addition:

(a) The NMAA shall keep and update a program listing the AMOs under its supervision, the dates when audit visits are due and when such visits were carried out.

(b) Each AMO shall be reviewed for compliance with EMAR 145 at periods not exceeding 24 months.

(c) A meeting with the Accountable Manager shall be convened at least once every 24 months to ensure he/she remains informed of significant issues arising during audits.

(d) All findings shall be confirmed officially to the AMO.

(e) The NMAA shall record all findings, their level and corrective actions taken (date due, date closed and the reference) and recommendations.

#### **145.B.35 Changes**

(a) The NMAA shall receive notification from the AMO of any proposed change as listed in EMAR 145.A.85. The NMAA shall follow the applicable elements of the initial process paragraphs for any change to the AMO.

(b) The NMAA may prescribe the conditions under which the AMO may operate during such changes unless it determines that the approval should be suspended due to the nature or the extent of the changes.

#### **145.B.40 Změny výkladu organizace údržby (MOE)**

Při jakékoli změně MOE:

(a) V případě přímého schválení změn MOE musí NVLA před formálním oznámením schválení AMO ověřit, že postupy stanovené v MOE jsou ve shodě s tímto ČOS.

(b) V případě nepřímého schválení změn MOE musí NVLA zajistit:

(i) že se jedná jen o drobné změny; a

(ii) že má odpovídající kontrolu nad schvalováním změn MOE, aby bylo zajištěno, že zůstanou ve shodě s tímto ČOS.

#### **145.B.45 Zrušení, pozastavení a omezení schválení**

NVLA musí:

(a) pozastavit platnost schválení na základě vážných důvodů v případě možného ohrožení bezpečnosti; nebo

(b) pozastavit, zrušit nebo omezit schválení na základě bodu 145.B.50 tohoto ČOS.

#### **145.B.50 Nálezy**

(a) Je-li v průběhu auditů nebo prostřednictvím jiných důkazů nalezena neshoda s požadavky tohoto ČOS, musí NVLA přijmout následující opatření:

1. U nálezů úrovně 1 musí NVLA přijmout okamžitá opatření, kterými, v závislosti na rozsahu nálezu úrovně 1, schválení AMO zcela nebo částečně zruší, omezí nebo pozastaví jeho platnost, dokud AMO nepřijme účinná nápravná opatření.

2. Pro nález úrovně 2 musí NVLA udělit období pro nápravné opatření přiměřené povaze nálezu, které nesmí být delší než tři měsíce. Za určitých okolností a vzhledem k povaze nálezu může NVLA prodloužit tříměsíční období, pokud existuje uspokojujivý plán nápravných opatření schválený NVLA.

#### **145.B.40 Maintenance Organisation Exposition (MOE) amendments**

For any change to the MOE:

(a) In the case of direct approval of the amendments of the MOE, the NMAA shall verify that the procedures specified in the MOE are in compliance with EMAR 145 before formally notifying the AMO of the approval.

(b) In the case of indirect approval of amendments of the MOE, the NMAA shall ensure that:

(i) the amendments remain minor; and

(ii) it has an adequate control over the approval of all MOE amendments to ensure they remain in compliance with EMAR 145.

#### **145.B.45 Revocation, suspension and limitation of approval**

The NMAA shall:

(a) suspend an approval on reasonable grounds in the case of a potential safety threat; or

(b) suspend, revoke or limit an approval pursuant to EMAR 145.B.50.

#### **145.B.50 Findings**

(a) When during audits or by other means evidence is found showing non-compliance with the requirements of EMAR 145, the NMAA shall take the following actions:

1. For level 1 findings, immediate action shall be taken by the NMAA to revoke, limit or suspend in whole or in part, depending upon the extent of the level 1 finding, the AMO approval, until successful corrective action has been taken by the AMO.

2. For level 2 findings, the corrective action period granted by the NMAA must be appropriate to the nature of the finding but in any case, initially must not be more than three months. In certain circumstances and subject to the nature of the finding the NMAA may extend the three month period

(b) NVLA musí přijmout opatření k úplnému nebo částečnému pozastavení schválení v případě nedodržení shody v rámci časového harmonogramu uděleného NVLA.

(c) NVLA musí mít systém pro analyzování nálezů z hlediska jejich významu pro bezpečnost.

#### **145.B.55 Uchovávání záznamů**

(a) NVLA musí stanovit systém uchovávání záznamů s minimálními požadavky na uchování, který umožňuje odpovídající sledovatelnost procesu vydávání, zachování, změn, pozastavení nebo zrušení každého jednotlivého schválení organizace údržby.

(b) Záznamy musí obsahovat nejméně:

1. Žádost o schválení organizace údržby, včetně jeho zachování; a

2. Program průběžného dozoru NVLA, včetně všech záznamů z auditu; a

3. Kopie osvědčení o schválení AMO včetně všech jeho změn; a

4. Kopie programu auditu se záznamem dat plánovaných auditů a kdy byly tyto audity provedeny; a

5. Kopie veškeré úřední korespondence včetně formuláře 4 ČOS 174010 (EMAR Forms document); a

6. Podrobnosti o jakýchkoli výjimkách a vynucených opatřeních; a

7. Jakékoli jiné formuláře zpráv z auditů NVLA; a

8. MOE.

(c) Doba uchování výše zmíněných záznamů musí být minimálně čtyři roky.

(d) Přesunuto do bodu GM 145.B.55 tohoto ČOS.

subject to a satisfactory corrective action plan agreed by the NMAA.

(b) Action shall be taken by the NMAA to suspend in whole or in part the approval in case of failure to comply within the timescale granted by the NMAA.

(c) The NMAA shall have a system to analyse findings for their safety significance.

#### **145.B.55 Record-keeping**

(a) The NMAA shall establish a system of record-keeping with minimum retention criteria that allows adequate traceability of the process to issue, continue, change, suspend or revoke each individual maintenance organisation approval.

(b) The records shall include as a minimum:

1. The application for a maintenance organisation approval, including the continuation thereof; and

2. The NMAA continued oversight program including all audit records; and

3. A copy of the AMO approval certificate including any change thereto; and

4. A copy of the audit program listing the dates when audits are due and when audits were carried out; and

5. Copies of all formal correspondence including EMAR Form 4; and

6. Details of any exemption and enforcement action(s); and

7. Any other NMAA audit report forms; and

8. MOEs.

(c) The minimum retention period for the above records shall be four years.

(d) Moved to GM EMAR 145.B.55.

(e) Záznamy musí být uloženy způsobem, který zajišťuje ochranu před poškozením, změnami a odcizením. Záznamy musí zůstat čitelné a přístupné po celou dobu skladování.

#### **145.B.60 Výjimky**

Veškeré udělené výjimky musí být zaznamenávány a uchovávány NVLA.

#### **Příloha I – Osvědčení o uvolnění dle formuláře 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document)**

Formulář 1 je součástí ČOS 174010 (EMAR Forms document).

#### **Příloha II – Systém tříd a kvalifikací používaný ke schvalování organizací údržby**

1. Tabulka 1 uvádí celkový možný rozsah schválení dle tohoto ČOS ve standardizované formě. Organizaci údržby musí být uděleno schválení od jediné třídy a kvalifikace s omezeními až pro všechny třídy a kvalifikace s omezeními.

2. Kromě tabulky 1 požaduje bod 145.A.20 tohoto ČOS na organizaci údržby, aby v MOE uvedla svůj rozsah činností. Viz také odst. 11.

3. V rámci schválení tříd a kvalifikací udělených NVLA definuje rozsah činností specifikovaný v MOE přesné limity schválení. Je proto nezbytné, aby tomu odpovídaly třídy schválení a kvalifikace a rozsah činností organizace údržby.

4. Kvalifikační třída kategorie A znamená, že AMO může provádět údržbu letadla a jakéhokoli letadlového celku (včetně motorů/APU) ve shodě s údaji pro údržbu letadla nebo se souhlasem NVLA ve shodě s údaji pro údržbu letadlového celku, pouze pokud jsou tyto celky namontovány na letadlo. Nicméně taková AMO s kvalifikací A může dočasně vyjmout celek určený k údržbě, za účelem zlepšení přístupu k němu s výjimkou případů, kdy takové vyjmutí vyvolá potřebu dodatečné údržby, k níž se nevztahují ustanovení tohoto odstavce. Tyto případy řeší řídicí

(e) The records shall be stored in a manner that ensures protection from damage, alteration and theft. The records shall remain readable and accessible for the duration of the storage period.

#### **145.B.60 Exemptions**

All exemptions granted shall be recorded and retained by the NMAA.

#### **Appendix I – Authorised Release Certificate EMAR Form 1**

EMAR Form 1 is contained in the EMAR Forms document.

#### **Appendix II – Class and Rating System to be used for the Approval of Maintenance Organisations**

1. Table 1 outlines the full extent of approval possible under EMAR 145 in a standardised form. A maintenance organisation shall be granted an approval ranging from a single class and rating with limitations to all classes and ratings with limitations.

2. In addition to Table 1 the maintenance organisation is required by EMAR 145.A.20 to indicate its scope of work in the MOE. See also paragraph 11.

3. Within the approval class(es) and rating(s) granted by the NMAA, the scope of work specified in the MOE defines the exact limits of approval. It is therefore essential that the approval class(es) and rating(s) and the maintenance organisation's scope of work are matching.

4. A Category A class rating means that the AMO may carry out maintenance on the aircraft and any component (including engines/APUs), in accordance with aircraft maintenance data or, if agreed by the NMAA, in accordance with component maintenance data, only whilst such components are fitted to the aircraft. Nevertheless, such A-rated AMO may temporarily remove a component for maintenance, in order to improve access to that component, except when such removal generates the need for additional maintenance not covered under the



postup v MOE, který musí být schválen NVLA. Oddíl „omezení“ v tabulce musí specifikovat rozsah takové údržby, což znamená rozšíření schválení.

5. Kvalifikační třída kategorie B znamená, že AMO může ve shodě s údaji pro údržbu motoru a/nebo APU ('pomocná energetická jednotka') provádět údržbu sejmutého motoru a/nebo APU nebo jejich celků nebo, se souhlasem NVLA, ve shodě s údaji pro údržbu letadlových celků, pouze tehdy, pokud jsou tyto celky namontovány k motoru a/nebo APU. Nicméně taková AMO s kvalifikací B může dočasně vyjmout celek určený k údržbě za účelem zlepšení přístupu k němu, s výjimkou případů, kdy takové vyjmutí vyvolá potřebu dodatečné údržby, k níž se nevztahují ustanovení tohoto odstavce. Oddíl „omezení“ v tabulce musí specifikovat rozsah takové údržby, což znamená rozšíření schválení. AMO kvalifikační třídy kategorie B může provádět také údržbu nainstalovaného motoru během základnové a traťové údržby dle řídicího postupu v MOE, schváleného NVLA. Rozsah činností MOE musí tuto činnost reflektovat, pokud je povolen NVLA.

6. Kvalifikační třída kategorie C znamená, že AMO může provádět údržbu na demontovaných celcích (vyjma motorů a APU) určených pro montáž do letadla nebo motoru/APU. Oddíl „omezení“ v tabulce musí specifikovat rozsah takové údržby, což představuje rozšíření schválení. AMO kvalifikační třídy kategorie C může provádět také údržbu nainstalovaných celků během základnové a traťové údržby nebo v zařízení pro údržbu motorů/APU dle řídicího postupu v MOE, schváleného NVLA. Rozsah činností MOE musí tuto činnost reflektovat, pokud je povolena NVLA.

7. Kvalifikační třída kategorie D je samostatnou kvalifikační třídou, která nemusí nutně souviset s konkrétním letadlem, motorem nebo jiným celkem. Kvalifikace D1 – nedestruktivní testování

provisions of this paragraph. This shall be subject to a control procedure in the MOE to be approved by the NMAA. The limitation section shall specify the scope of such maintenance thereby indicating the extent of approval.

5. A Category B class rating means that the AMO may carry out maintenance on the uninstalled engine and/or APU ('Auxiliary Power Unit') and engine and/or APU components, in accordance with engine and/or APU maintenance data or, if agreed by the NMAA, in accordance with component maintenance data only whilst such components are fitted to the engine and/or APU. Nevertheless, such B-rated AMO may temporarily remove a component for maintenance, in order to improve access to that component, except when such removal generates the need for additional maintenance not covered under the provisions of this paragraph. The limitation section shall specify the scope of such maintenance thereby indicating the extent of approval. An AMO with a Category B class rating may also carry out maintenance on an installed engine during 'base' and 'line' maintenance subject to a control procedure in the MOE to be approved by the NMAA. The MOE scope of work shall reflect such activity where permitted by the NMAA.

6. A Category C class rating means that the AMO may carry out maintenance on uninstalled components (excluding engines and APUs) intended for fitment to the aircraft or engine/APU. The limitation section shall specify the scope of such maintenance thereby indicating the extent of approval. An AMO with a Category C class rating may also carry out maintenance on an installed component during base and line maintenance or at an engine/APU maintenance facility subject to a control procedure in the MOE to be approved by the NMAA. The MOE scope of work shall reflect such activity where permitted by the NMAA.

7. A Category D class rating is a self-contained class rating not necessarily related to a specific aircraft, engine or other component. The D1 – Non-Destructive Testing (NDT) rating is only necessary for an

(NDT) je nezbytná pouze pro AMO, která provádí NDT jako zvláštní úkon pro jinou organizaci údržby. AMO kvalifikační třídy kategorie A, B nebo C může provádět NDT na produktech, které jsou předmětem údržby dle MOE obsahujících postupy NDT, aniž by bylo nutné mít kvalifikační třídu D1.

8. Kvalifikační třídy kategorie A jsou rozděleny na základnovou a traťovou údržbu. Organizaci údržby lze schválit jen pro základnovou údržbu, jen pro traťovou údržbu nebo pro oba výše uvedené typy údržby. Je třeba poznamenat, že zařízení pro traťovou údržbu umístěné v prostorách provádění základnové údržby, vyžaduje schválení k traťové údržbě.

9. Oddíl 'omezení' má umožnit NVLA flexibilitu přizpůsobit schválení konkrétní organizaci údržby. Kvalifikace se na schválení uvádějí pouze tehdy, jsou-li přiměřeně omezeny. Tabulka 1 uvádí typy možných omezení (např. nainstalované avionické systémy a související údržbu). Zatímco údržba je uvedena na posledním místě ve všech kvalifikačních třídách, je přijatelné zdůraznit spíše úkon údržby než typ letadla, motoru nebo výrobce, pokud je to vhodnější pro organizaci údržby (například nainstalované avionické systémy a související údržba). Taková zmínka ve sloupci s omezeními naznačuje, že organizace údržby je schválena k provádění údržby až do a včetně daného konkrétního typu/úkonu.

10. Tabulka 1 odkazuje na sérii, typ a skupinu v omezujícím oddílu tříd A a B. Série znamená konkrétní typovou řadu, jako Tiger či Tornado nebo řadu Rafale, Super Puma, AB 212, Gripen, C 101 nebo C 235 atd. Typ znamená konkrétní typ nebo model, např. C 130 H, C 130 J, Tiger HAP nebo Tiger HAD atd. Lze citovat libovolný počet sérií nebo typů. Skupina znamená např.: „Turbovtulové motory Rolls Royce T-56“ nebo „letoun Fokker se dvěma turbovtulovými motory“.

11. Je-li použit rozsáhlý seznam

AMO that carries out NDT as a particular task for another maintenance organisation. An AMO with a class rating in A or B or C Category may carry out NDT on products it is maintaining subject to the MOE containing NDT procedures, without the need for a D1 class rating.

8. Category A class ratings are subdivided into 'base' or 'line' maintenance. A maintenance organisation may be approved for either 'base' or 'line' maintenance or both. It should be noted that a 'line' facility located at a main base facility requires a 'line' maintenance approval.

9. The 'limitation' section is intended to give the NMAA the flexibility to customise the approval to a particular maintenance organisation. Ratings shall be mentioned on the approval only when appropriately limited. Table 1 specifies the types of limitation possible (an example could be avionic systems installations and related maintenance). Whilst maintenance is listed last in each class rating it is acceptable to stress the maintenance task rather than the aircraft or engine type or manufacturer, if this is more appropriate to the maintenance organisation (an example could be avionic systems installations and maintenance). Such mention in the limitation section indicates that the maintenance organisation is approved to carry out maintenance up to and including this particular type/task.

10. Table 1 makes reference to series, type and group in the limitation section of class A and B. Series means a specific type series such as Tiger series or Tornado series or Rafale series or Super Puma series or AB 212 series or Gripen series or C 101 series or C 235 series etc. Type means a specific type or model such as C 130 H type or C 130 J type, Tiger HAP type or Tiger HAD type etc. Any number of series or types may be quoted. Group means for example: "Rolls Royce T-56 Turbo prop engines" or "Fokker twin turbo prop aircraft".

11. When a lengthy capability list is used

způsobilostí, který by mohl podléhat častým změnám, musí tyto změny být ve shodě s postupem přijatelným pro NVLA a zahrnutý do MOE. Postup musí odpovídat na otázky, kdo je odpovědný za řízení změn v seznamu způsobilostí a musí řešit opatření, která je třeba přijmout při implementaci nějaké změny. K těmto opatřením náleží zajištění shody s požadavky tohoto ČOS pro produkty a služby přidané do seznamu.

which could be subject to frequent amendment, then such amendment shall be in accordance with a procedure acceptable to the NMAA and included in the MOE. The procedure shall address the issues of who is responsible for capability list amendment control and the actions that need to be taken for amendment. Such actions include ensuring compliance with EMAR 145 for products or services added to the list.

12. NEPOUŽITO.

12. NOT APPLICABLE.

**TABULKA 1 – Systém tříd a kvalifikací ke schvalování organizací údržby**

TŘÍDA	KVALIFIKACE	OMEZENÍ	ÚDRŽBA NA ZÁKLADNĚ	ÚDRŽBA NA STOJÁNCE
LETADLA	A1, letouny s hmotností nad 5 700 kg	[uvádí se výrobce skupiny, řady nebo typu letounů, a/nebo subjekt zajišťující úkon (úkony) údržby]	[ANO/NE]*	[ANO/NE]*
	A2, letouny s hmotností 5 700 kg a méně	[uvádí se výrobce skupiny, řady nebo typu letounů, a/nebo subjekt zajišťující úkony údržby]	[ANO/NE]*	[ANO/NE]*
	A3, vrtulníky	[uvádí se výrobce skupiny, řady nebo typu vrtulníků, a/nebo subjekt zajišťující úkon (úkony) údržby]	[ANO/NE]*	[ANO/NE]*
	A4, jiná letadla než A1, A2 a A3	[uvádí se výrobce řady či typu letadel a/nebo subjekt zajišťující úkon (úkony) údržby]	[ANO/NE]*	[ANO/NE]*
MOTORY/ APU	B1, turbínové	[uvádí se podporovaná řada nebo typ motorů a/nebo úkon (úkony) údržby]		
	B2, pístové	[uvádí se výrobce motorů, skupiny, řady nebo typu a/nebo úkon (úkony) údržby]		
	B3, APU	[uvádí se výrobce motorů, řady nebo typu a/nebo úkon (úkony) údržby]		
LETADLOVÉ CELKY (SOUČÁSTI) jiné než kompletní motory a APU		<b>ODKAZY KE KAPITOLÁM S1000D<sup>1</sup></b>	<b>OMEZENÍ (typ letadla, letadlový celek, výrobce)</b>	
	C1, klimatizace a tlakové systémy	21		
	C2, systém automatického řízení letu	22		
	C3, komunikační a navigační systémy	23-34-43		

<sup>1</sup> Odkazy ke kapitolám S1000D: v souladu s "rozpadem hlavních systémů dle S1000D".

	C4, kryty, víka, dveře – vstupní / nakládací otvory	52	
	C5, zdroj elektrické energie a osvětlení/světla	24-33-91	
	C6, vybavení	25-38-45-50	
	C7, motor – APU	49-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-86	
	C8, ovládací prvky (řízení) letu	27-55-57.40-57.50-57.60-57.70	
	C9, palivo – drak	28-48	
	C10, vrtulník – rotory	62-64-66-67	
	C11, vrtulník – transmise	63-65	
	C12, hydraulika	29	
	C13, indikační a záznamový systém	31-46	
	C14, podvozek	32-90	
	C15, kyslík	35-47	
	C16, vrtule	61	
	C17, pneumatický a vakuový systém	36-37	
	C18, ochrana před námrazou/deštěm/požárem	26-30	
	C19, okna	56	
	C20, konstrukce	53-54-57.10-57.20-57.30	
	C21, vodní zátěž	41	
	C22, zvýšení výkonu pohonu	84	
	C51, systémy regulace úhlu náběhu	39-40-42	
	C52, radar/přehled	92-93	
	C53, zbraňové systémy	94	
	C54, záchranné systémy letadla	95	
	C55, drony/telemetrie	96-00, 96-30, 96-40	
	C56, průzkum	97-98	
	C57, elektronický boj	99	
<b>SPECIALI-ZOVANÉ SLUŽBY</b>	D1, nedestruktivní zkoušky	[Uvádí se konkrétní metoda (metody) NDT]	
	D5, Zbraně, munice a specifické pyrotechnické systémy	[Uvádějí se typy zbraní a pyrotechnických systémů, na nichž má být provedena údržba]	

**TABLE 1 – Class and Rating System for the Approval of Maintenance Organisations**

CLASS	RATING	LIMITATION	BASE	LINE
<b>AIRCRAFT</b>	A1 Aeroplanes/above 5 700 kg	[State aeroplane manufacturer or group or series or type and/or the maintenance task(s)]	[YES/NO]*	[YES/NO]*
	A2 Aeroplanes/ 5 700 kg and below	[State aeroplane manufacturer or group or series or type and/or the maintenance tasks]	[YES/NO]*	[YES/NO]*
	A3 Helicopters	[State helicopter manufacturer or group or series or type and/or the maintenance task(s)]	[YES/NO]*	[YES/NO]*
	A4 Aircraft other than A1, A2 and A3	[State aircraft series or type and/or the maintenance task(s)]	[YES/NO]*	[YES/NO]*
<b>ENGINES/APU</b>	B1 Turbine	[State engine series or type and/or the maintenance task(s)]		
	B2 Piston	[State engine manufacturer or group or series or type and/or the maintenance task(s)]		
	B3 APU	[State engine manufacturer or series or type and/or the maintenance task(s)]		
<b>COMPONENTS other than complete engines or APU's</b>		<b>S1000D CHAPTER REFERENCE<sup>2</sup></b>	<b>LIMITATIONS (aircraft type, component, manufacturer)</b>	
	C1 Air Cond & Press	21		
	C2 Auto Flight	22		
	C3 Comms and Nav	23-34-43		
	C4 Doors – Hatches	52		
	C5 Electrical Power & Lights	24-33-91		
	C6 Equipment	25-38-45-50		
	C7 Engine – APU	49-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-86		
	C8 Flight Controls	27-55-57.40-57.50-57.60-57.70		
	C9 Fuel – Airframe	28-48		
	C10 Helicopter – Rotors	62-64-66-67		
	C11 Helicopter – Trans	63-65		
	C12 Hydraulic Power	29		

<sup>2</sup> S1000D Chapter Reference: in conformity with “S1000D Main System Breakdown”.

	C13 Indicating – recording system	31-46	
	C14 Landing Gear	32-90	
	C15 Oxygen	35-47	
	C16 Propellers	61	
	C17 Pneumatic & Vacuum	36-37	
	C18 Protection ice/ rain/fire	26-30	
	C19 Windows	56	
	C20 Structural	53-54-57.10-57.20-57.30	
	C21 Water Ballast	41	
	C22 Propulsion Augmentation	84	
	C51 Attack systems	39-40-42	
	C52 Radar/ Surveillance	92-93	
	C53 Weapons systems	94	
	C54 Crew escape & Safety	95	
	C55 Drones/Telemetry	96-00, 96-30, 96-40	
	C56 Reconnaissance	97-98	
	C57 Electronic warfare	99	
<b>SPECIALISED SERVICES</b>	D1 Non-Destructive Testing	[State particular NDT method(s)]	
	D5 Arms, Munitions and Pyrotechnic Systems Specific	[State arms type and maintained pyrotechnic systems]	

**Příloha III – Formulář 3 ČOS 174010 (EMAR Forms document)**

Formulář 3 je součástí ČOS 174010 (EMAR Forms document).

**Appendix III – EMAR Form 3**

EMAR Form 3 is contained in the EMAR Forms document.

**Příloha IV – Nepoužita.**

**Appendix IV – Not Applicable.**

## PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU A PORADENSKÝ MATERIÁL

### SEKCE A

#### TECHNICKÉ POŽADAVKY

##### AMC 145.A.10 Rozsah

1. Traťová údržba je definována v EMAD 1.

(b) V dočasných nebo příležitostných případech (Příkazy k zachování letové způsobilosti, servisní bulletiny) může vedoucí kvality přijmout úkony základnové údržby, které mají být provedeny organizací provádějící traťovou údržbu za předpokladu, že jsou splněny všechny požadavky tak, jak jsou stanoveny NVLA.

(c) Údržba na základně je definována v EMAD 1.

(d) Letadlo udržované ve shodě s 'progresivními' typovými programy by mělo být individuálně posouzeno ve vztahu k tomuto odstavci. V zásadě, rozhodnutí povolit některé „progresivní kontroly“, které je třeba provádět, by mělo být dáno posouzením toho, jestli všechny úkony v rámci určité kontroly mohou být provedeny bezpečně podle požadovaných norem na určené stanici traťové údržby.

2. NEPOUŽITO.

3. V rámci tohoto ČOS lze význam pojmu 'vojenský' rozšířit tak, aby zahrnoval všechny ostatní činnosti státu vyloučené nařízením (Evropské komise) č. 216/2008 (např. Celní, policejní, pátrací a záchranné služby, hasiči, pobřežní hlídka nebo podobné činnosti nebo služby), určené NVLA zúčastněných členských států.

##### GM 145.A.10 Rozsah

NEPOUŽITO.

##### AMC 145.A.15 Žádost

Formou a způsobem stanoveným NVLA znamená, že žádost musí být podána na formuláři 2 ČOS 174010 (EMAR Forms document).

## ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE & GUIDANCE MATERIAL

### SECTION A

#### TECHNICAL REQUIREMENTS

##### AMC 145.A.10 Scope

1. (a) Line Maintenance is defined in EMAD 1.

(b) For temporary or occasional cases (Airworthiness Directives (ADs), SBs or national equivalent) the Quality Manager may accept base maintenance tasks to be performed by a line maintenance organisation provided all requirements are fulfilled as defined by the NMAA.

(c) Base Maintenance is defined in EMAD 1.

(d) Aircraft maintained in accordance with 'progressive' type maintenance programmes should be individually assessed in relation to this paragraph. In principle, the decision to allow some 'progressive' checks to be carried out should be determined by the assessment that all tasks within the particular check can be carried out safely to the required standards at the designated line maintenance station.

2. NOT APPLICABLE.

3. Within the scope of this EMAR, the meaning of the term 'military' may be extended to include all other State activities excluded by Regulation (EC) No 216/2008 (eg customs, police, search and rescue, firefighting, coastguard or similar activities or services) as determined by the NMAA's pMS.

##### GM 145.A.10 Scope

NOT APPLICABLE.

##### AMC 145.A.15 Application

In a form and manner established by the NMAA means that the application should be made by using an EMAR Form 2.

### **AMC 145.A.20 Podmínky schválení**

Tabulka 1 v příloze II tohoto ČOS určuje odkaz na kapitolu specifikace S1000D pro kvalifikaci letadlových celků kategorie C. Pokud se příručka pro údržbu (nebo rovnocenný dokument) nedrží struktury kapitol specifikace S1000D, odpovídající předměty stále platí pro použitelnou kvalifikaci kategorie C.

### **AMC 145.A.25(a) Požadavky na provozní prostory**

1. Pokud hangár není majetkem organizace údržby, může být požadováno předložení dokladu o jeho pronájmu. Kromě toho by mělo být prokázáno, že prostor je pro vykonávání plánované základnové údržby dostačující, a to zpracováním plánu rotace letadel na pracovišti v souladu s plánem údržby. Plán rotace letadel v hangáru by měl být pravidelně aktualizován.

2. Ochrana před povětrnostními vlivy se vztahuje k obvyklým převládajícím místním povětrnostním vlivům, které se mohou vyskytnout během jakéhokoli dvanáctiměsíčního období. Konstrukce hangáru pro letadla a dílny pro údržbu letadlových celků by měla zabránit vnikání dešťové vody, krupobití, námraze, sněhu, větru, prachu atd., pokud je to z vojenského hlediska proveditelné. Podlahy hangáru pro letadla a dílny pro letadlové celky by měly být opatřeny povrchovou úpravou k omezení vzniku prachu.

3. Hangáry nejsou pro traťovou údržbu letadel nezbytné, ale doporučuje se, aby byla prokázána možnost použití hangáru během nepříznivého počasí pro plánované činnosti malého rozsahu a pro časově náročné odstraňování závad.

4. Personálu údržby letadel by měl být poskytnut prostor, kde by mohl studovat pokyny pro údržbu a řádně vyplňovat záznamy údržby.

### **AMC 145.A.25(b) Požadavky na provozní prostory**

Je přijatelné sloučit kterékoli nebo všechny výše uvedené požadavky na provozní prostory do jedné kanceláře za předpokladu,

### **AMC 145.A.20 Terms of approval**

Table 1 in Appendix II of EMAR 145 identifies the S1000D Chapter Reference for the Category C component rating. If the maintenance manual (or equivalent document) does not follow the S1000D Chapter reference, the corresponding subjects still apply to the applicable C rating.

### **AMC 145.A.25(a) Facility requirements**

1. Where the hangar is not owned by the maintenance organisation, it may be necessary to establish proof of tenancy. In addition, sufficiency of hangar space to carry out planned base maintenance should be demonstrated by the preparation of a projected aircraft hangar visit plan relative to the maintenance programme. The aircraft hangar visit plan should be updated on a regular basis.

2. Protection from the weather elements relates to the normal prevailing local weather elements that are expected throughout any twelve month period. Aircraft hangar and component workshop structures should prevent the ingress of rain, hail, ice, snow, wind and dust etc. as far as is militarily practicable. Aircraft hangar and component workshop floors should be sealed to minimise dust generation.

3. For line maintenance of aircraft, hangars are not essential but it is recommended that access to hangar accommodation be demonstrated for usage during inclement weather for minor scheduled work and lengthy defect rectification.

4. Aircraft maintenance staff should be provided with an area where they may study maintenance instructions and complete maintenance records in a proper manner.

### **AMC 145.A.25(b) Facility requirements**

It is acceptable to combine any or all of the office accommodation requirements into one office subject to the staff having sufficient



že personál bude mít dostatečný prostor pro vykonávání přidělených úkonů.

Kromě toho by měl mít personál údržby jako součást takové kanceláře vyčleněný prostor, kde může studovat pokyny k údržbě a řádně vyplňovat záznamy údržby.

#### **AMC 145.A.25(c) Požadavky na provozní prostory**

Při vytváření vhodného pracovního prostředí je třeba vzít v úvahu potřeby vojenského provozu. Je-li to ale možné, měly by být dodrženy zadané požadavky.

#### **AMC 145.A.25(d) Požadavky na provozní prostory**

1. Skladovací prostory pro provozuschopné letadlové celky by měly být čisté, dobře větrané, suché s udržováním stálé teploty k omezení účinků kondenzace. Pro ty letadlové celky, pro které jsou vydána skladovací doporučení výrobce, by tato doporučení měla být dodržována. V případě nasazení ve vojenských operacích, by tyto požadavky měly být plněny, pokud je to možné.

2. Skladové regály by měly mít dostatečnou nosnost k uložení letadlových celků, u velkých celků by měly zajistit, aby během skladování nedošlo k jejich deformaci.

3. Veškeré letadlové celky by pokud možno měly zůstat zabaleny v ochranných obalech, které snižují nebezpečí jejich poškození nebo koroze v průběhu skladování.

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

Odpovědným vedoucím, je obvykle myšlen výkonný ředitel nebo velitel organizace údržby, který má na základě svého postavení nedělitelnou (zejména finanční) odpovědnost za funkci organizace údržby. Odpovědný vedoucí může tuto funkci vykonávat pro více než jednu organizaci a není požadováno, aby byl nezbytně znalý technických záležitostí, pokud výklad organizace údržby (MOE) určuje zásady

room to carry out the assigned tasks.

In addition, as part of the office accommodation, aircraft maintenance staff should be provided with an area where they may study maintenance instructions and complete maintenance records in a proper manner.

#### **AMC 145.A.25(c) Facility requirements**

Military operational needs should be taken into account when establishing a suitable working environment. However, as far as is practicable, the requirements should be adhered to.

#### **AMC 145.A.25(d) Facility requirements**

1. Storage facilities for serviceable aircraft components should be clean, well ventilated and maintained at a constant dry temperature to minimise the effects of condensation. Manufacturer's storage recommendations should be followed for those aircraft components identified in such published recommendations. With regards to deployed military operations these requirements should be met as far as practicable.

2. Storage racks should be strong enough to hold aircraft components and provide sufficient support for large aircraft components such that the component is not distorted during storage.

3. All aircraft components, wherever practicable, should remain packaged in protective material to minimise damage and corrosion during storage.

#### **AMC 145.A.30(a) Personnel requirements**

With regard to the Accountable Manager, it is normally intended to mean the Chief Executive Officer or senior military commander of the maintenance organisation, who by virtue of position has overall (including in particular resource allocation) responsibility for running the maintenance organisation. The Accountable Manager may be the Accountable Manager for more than one organisation and is not

údržby. Jestliže odpovědný vedoucí není výkonný ředitel nebo velitel, pak bude NVLA požadovat ujištění, že tento odpovědný vedoucí má přímý přístup k výkonnému řediteli nebo veliteli a má přidělen dostatek prostředků na údržbu.

required to be necessarily knowledgeable on technical matters as the Maintenance Organisation Exposition (MOE) defines the maintenance standards. When the Accountable Manager is not the Chief Executive Officer or senior military commander, the NMAA will need to be assured that such an Accountable Manager has direct access to the Chief Executive Officer or senior military commander and has a sufficiency of 'maintenance resources' allocation.

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

1. V závislosti na velikosti organizace údržby lze dle tohoto ČOS činnosti rozdělit pod jednotlivé vedoucí nebo je jakýmkoli způsobem spojovat.

**AMC 145.A.30(b) Personnel requirements**

1. Dependent upon the size of the maintenance organisation, the EMAR 145 functions may be subdivided under individual managers or combined in any number of ways.

2. Organizace údržby by v závislosti na rozsahu schválení měla mít vedoucího základnové údržby, vedoucího traťové údržby, vedoucího dílen a vedoucího kvality. Každý z nich by měl být přímo podřízen odpovědnému vedoucímu.

2. The maintenance organisation should have, dependent upon the extent of approval, a base maintenance manager, a line maintenance manager, a workshop manager and a quality manager, all of whom should report to the Accountable Manager.

3. Vedoucí základnové údržby odpovídá za to, že veškerá požadovaná základnová údržba včetně jakéhokoli odstraňování závad během této údržby je prováděna podle standardizovaných postupů pro konstrukci a kvalitu, dle ustanovení bodu 145.A.65(b) tohoto ČOS. Vedoucí základnové údržby rovněž odpovídá za provedení veškerých nápravných opatření vyplývajících z pravidelných kontrol shody se systémem kvality podle bodu 145.A.65(c) tohoto ČOS.

3. The base maintenance manager is responsible for ensuring that all required base maintenance, plus any defect rectification carried out during base maintenance, is carried out to the design and quality standards specified in EMAR 145.A.65(b). The base maintenance manager is also responsible for any corrective action resulting from the quality compliance monitoring of EMAR 145.A.65(c).

4. Vedoucí traťové údržby odpovídá za to, že veškerá požadovaná traťová údržba, včetně odstraňování závad, je prováděna podle standardů stanovených v bodě 145.A.65(b) tohoto ČOS, a rovněž odpovídá za provedení veškerých nápravných opatření vyplývajících z pravidelných kontrol shody se systémem kvality podle bodu 145.A.65(c) tohoto ČOS.

4. The line maintenance manager is responsible for ensuring that all line maintenance required to be carried out including line defect rectification is carried out to the standards specified in EMAR 145.A.65(b) and also responsible for any corrective action resulting from the quality compliance monitoring of EMAR 145.A.65(c).

5. Vedoucí dílen odpovídá za to, že veškerá činnost na letadlových celcích je prováděna podle standardů stanovených v bodě 145.65(b) tohoto ČOS, a rovněž odpovídá

5. The workshop manager is responsible for ensuring that all work on aircraft components is carried out to the standards specified in EMAR 145.A.65(b) and also

za provedení veškerých nápravných opatření vyplývajících z pravidelných kontrol shody se systémem kvality podle bodu 145.A.65(c) tohoto ČOS.

6. Odpovědnost vedoucího kvality je stanovena v bodě 145.A.30(c) tohoto ČOS.

7. Kromě příkladů názvů v pododstavcích 2–6 může organizace údržby použít jakékoli názvy pro výše uvedené řídicí funkce, ale měla by NVLA oznámit jejich názvy včetně jmen osob vybraných pro výkon těchto funkcí.

8. Pokud se organizace údržby rozhodne s přihlédnutím ke své velikosti a rozsahu činností jmenovat vedoucí pro všechny činnosti požadované tímto ČOS nebo pro jejich libovolné kombinace, je nezbytné, aby tito vedoucí byli přímo podřízeni odpovědnému vedoucímu prostřednictvím vedoucího základnové údržby, vedoucího traťové údržby, vedoucího dílen, nebo vedoucího kvality.

Poznámka: Osvědčující personál může být podřízen kterémukoli uvedenému vedoucímu v závislosti na typu řízení, který organizace údržby používá (např. technici s příslušným průkazem způsobilosti / nezávislá kontrola / supervizoři se zdvojenou funkcí atd.), pokud personál kontrolující kvalitu, stanovený v bodě 145.A.65(c)(1) tohoto ČOS, zůstává nezávislý.

**AMC 145.A.30(c) Požadavky na personál**  
Soustavná kontrola systému kvality zahrnuje podle potřeby vyžadování nápravných opatření ze strany odpovědného vedoucího a osob jmenovaných v 145.A.30(b).

**AMC 145.A.30(d) Požadavky na personál**  
1. 'Dostatečný personál' znamená, že by organizace údržby měla zaměstnávat odborně způsobilý personál podle přesně stanoveného plánu normohodin nebo uzavírat smlouvy s odborně způsobilými zaměstnanci / stanovovat úkoly odborně způsobilým zaměstnancům, z nichž minimálně polovina by měli být stálí zaměstnanci provádějící údržbu v dílně, hangáru nebo na stojánce v každé směně z důvodu

responsible for any corrective action resulting from the quality compliance monitoring of EMAR 145.A.65(c).

6. The quality manager's responsibility is specified in EMAR 145.A.30(c).

7. Notwithstanding the example subparagraphs 2–6 titles, the maintenance organisation may adopt any title for the foregoing managerial positions but should identify to the NMAA the titles and persons chosen to carry out these functions.

8. Where a maintenance organisation chooses to appoint managers for all or any combination of the identified EMAR 145 functions because of the size of the undertaking, it is necessary that these managers report ultimately through either the base maintenance manager or line maintenance manager or workshop manager or quality manager, as appropriate, to the Accountable Manager.

Note: Certifying staff may report to any of the managers specified depending upon which type of control the maintenance organisation uses (for example licensed engineers/independent inspection/dual function supervisors etc.) as long as the quality compliance monitoring staff specified in EMAR 145.A.65(c)(1) remain independent.

**AMC 145.A.30(c) Personnel requirements**  
Monitoring the quality system includes requesting remedial action as necessary by the Accountable Manager and the nominated persons referred to in EMAR 145.A.30(b).

**AMC 145.A.30(d) Personnel requirements**  
1. 'Sufficient' means that the maintenance organisation employs or contracts/tasks competent staff, as detailed in the man-hour plan, of which at least half the staff that perform maintenance in each workshop, hangar or flight line on any shift should be employed to ensure organisational stability. For the purpose of meeting a specific operational necessity, a temporary increase of the proportion of contracted staff may be

zajištění organizační stability. Za účelem zvládnutí určitých provozních potřeb může NVLA povolit organizaci údržby dočasné navýšení poměru smluvních zaměstnanců ve shodě se schválenými postupy, které by měly popisovat rozsah, specifické povinnosti a odpovědnosti, zajišťující odpovídající organizační stabilitu. Pro účely tohoto pododstavce se zaměstnancem rozumí jednotlivá osoba, která je přímo zaměstnaná schválenou organizací údržby podle tohoto ČOS, kdežto smluvně / stanovením úkolu znamená, že osoba je zaměstnaná jinou organizací nebo vojenskou jednotkou a smluvně / stanovením úkolu vázaná touto organizací ke schválené organizaci údržby. V případě režimů podpory MO / průmyslového partnerství by měl být pro účely tohoto ustanovení prvek MO organizace údržby považován za součást průmyslové pracovní síly.

2. Plán normohodin pro údržbu by měl zohledňovat veškeré činnosti údržby prováděné mimo rozsah schválení dle tohoto ČOS.

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

3. Plán normohodin pro údržbu by měl být úměrný předpokládanému rozsahu údržby, kromě případu, kdy organizace údržby nemůže předvídat rozsah údržby z důvodů krátkodobé povahy svých smluv / stanovených úkolů, nebo nepředvídatelných odchylek ve vojenském operačním úkolu, přičemž takový plán by měl být založen na minimálním rozsahu údržby potřebném pro splnění požadavků zákazníka. Rozsah údržby zahrnuje všechny nezbytné činnosti, jako například, ale nejen, plánování, kontrolu záznamů údržby, zpracování technologických postupů / karet v listinné nebo elektronické formě, provedení údržby, kontrolu a vyplnění záznamů o údržbě.

4. V případě základnové údržby letadel by plán normohodin údržby měl být úměrný plánu rotace letadel v hangáru, dle ustanovení bodu AMC 145.A.25(a) tohoto ČOS.

permitted to the maintenance organisation by the NMAA, in accordance with an approved procedure which should describe the extent, specific duties, and responsibilities for ensuring adequate organisation stability. For the purpose of this subparagraph, employed means the person is directly employed as an individual by the maintenance organisation whereas contracted/tasked means the person is employed by another organisation or military unit and contracted/tasked by that organisation to the maintenance organisation. In the case of MOD/Industrial partnered support arrangements, the MOD element of the maintenance organisation should be considered, for the purpose of this clause, as part of the industry workforce.

2. The maintenance man-hour plan should take into account all activities carried out outside the scope of the EMAR 145 approval.

The planned absence (for training, vacations, etc.) should be considered when developing the man-hour plan.

3. The maintenance man-hour plan should relate to the anticipated maintenance work load except that when the maintenance organisation cannot predict such workload, due to the short term nature of its contracts/tasking or unpredictable variations in operational military tasking, then such a plan should be based upon the minimum maintenance workload needed for organisational viability. Maintenance work load includes all necessary work such as, but not limited to, planning, maintenance record checks, production of worksheets/cards in paper or electronic form, accomplishment of maintenance, inspection and the completion of maintenance records.

4. In the case of aircraft base maintenance, the maintenance man-hour plan should relate to the aircraft hangar visit plan as specified in AMC EMAR 145.A.25(a).

5. V případě údržby letadlových celků by plán normohodin údržby měl být úměrný plánované údržbě letadlových celků, dle ustanovení bodu 145.A.25(a)(2) tohoto ČOS.

6. K zajištění funkce pravidelných kontrol kvality by měl být k dispozici dostatečný počet normohodin, ke splnění požadavků bodu 145.A.65(c) tohoto ČOS, což představuje přihlédnutí k AMC 145.A.65(c) tohoto ČOS. Pokud personál pro pravidelnou kontrolu kvality vykonává ještě další činnosti, je třeba při stanovování jeho počtu vzít v úvahu také čas přidělený pro tyto další činnosti.

7. Plán normohodin údržby by měl být přezkoumán nejméně každé 3 měsíce, a je-li to nezbytné, aktualizován.

8. Významné odchylky od plánu normohodin na údržbu by měly být nahlášený prostřednictvím příslušného vedoucího oddělení vedoucímu kvality a odpovědnému vedoucímu k posouzení. Významná odchylka znamená více než 25% deficit v normohodinách, které jsou k dispozici během kalendářního měsíce pro jakékoli činnosti stanovené v bodě 145.A.30(d) tohoto ČOS nebo nemožnost splnění vojenských úkolů z důvodu nedostatku personálu.

#### **AMC 1 145.A.30(e) Požadavky na personál**

Způsobilost by měla být definována jako měřitelná dovednost nebo standard výkonnosti, znalostí a porozumění, s přihlédnutím k přístupu a chování.

Zmíněný postup mimo jiné vyžaduje, aby byli plánovači, technici, specializovaný servisní personál, supervizoři, osvědčující personál a podpůrný personál, bez ohledu na to zda jsou zaměstnanci nebo mají uzavřenu smlouvu, posouzeni z hlediska způsobilosti před tím, než začnou pracovat samostatně, a aby byla způsobilost kontrolována průběžně.

Způsobilost by měla být posuzována vyhodnocením:

5. In the case of aircraft component maintenance, the maintenance man-hour plan should relate to the aircraft component planned maintenance as specified in EMAR 145.A.25(a)(2).

6. The quality monitoring compliance function man-hours should be sufficient to meet the requirement of EMAR 145.A.65(c) which means taking into account AMC EMAR 145.A.65(c). Where quality monitoring staff perform other functions, the time allocated to such functions needs to be taken into account in determining quality monitoring staff numbers.

7. The maintenance man-hour plan should be reviewed at least every 3 months and updated when necessary.

8. Significant deviation from the maintenance man-hour plan should be reported through the appropriate manager to the quality manager and the Accountable Manager for review. Significant deviation means more than a 25% shortfall in available man-hours during a calendar month for any one of the functions specified in EMAR 145.A.30(d), or an inability to achieve military tasking due to personnel shortfalls.

#### **AMC 1 145.A.30(e) Personnel requirements**

Competence should be defined as a measurable skill or standard of performance, knowledge and understanding, taking into consideration attitude and behaviour.

The referenced procedure requires amongst others that planners, mechanics, specialised services staff, supervisors, certifying staff and support staff, whether employed or contracted, are assessed for competence before unsupervised work commences and competence is controlled on a continuous basis.

Competence should be assessed by evaluation of:

- pracovní výkonnosti a/nebo přezkoušením znalostí provedeným příslušně odborně způsobilým zaměstnancem; a

- záznamů základního výcviku, výcviku v organizaci a/nebo typového výcviku a rozdílového výcviku; a

- záznamů praxe.

Ověření výše uvedeného by mohlo zahrnovat ověřovací kontrolu ve spolupráci s organizací nebo organizacemi údržby, které tyto dokumenty vydaly. Za tímto účelem může být pro záznam praxe/výcviku používán dokument odpovídající deníku nebo dokumentu podle vzoru navrženého v GM 3 k bodu 145.A.30(e) tohoto ČOS.

Na základě výsledku tohoto posouzení by měla odborná způsobilost jednotlivce určit:

- jaká úroveň stálého dozoru je požadována, nebo zda může být povolena samostatná práce.

- zda je nutný další výcvik.

Záznam absolvování zkoušek a posouzení odborné způsobilosti by se měl uchovávat.

Takový záznam by měl zahrnovat kopie všech dokladů prokazujících odbornou způsobilost, např. kopie MAML a/nebo jakéhokoli obdrženo oprávnění, co je použitelné.

Pro řádné posouzení způsobilosti personálu by měla organizace údržby vzít v úvahu, že:

1. S ohledem na pracovní zařazení by měl být personálu poskytnut a zaznamenán odpovídající počáteční a opakovací výcvik, jenž zajistí trvalou způsobilost, která tak bude zachována po dobu trvání zaměstnaneckého poměru / smlouvy.

2. Veškerý personál by měl být schopen prokázat znalost a plnění postupů organizace údržby, které odpovídají jeho povinnostem.

- on-the-job performance and/or testing of knowledge by appropriately qualified personnel; and

- records for basic, organisational, and/or product type and differences training; and

- experience records.

Validation of the above could include a confirmation check with the organisation(s) that issued such document(s). For that purpose, experience/training may be recorded in a document such as a log book or based on the suggested template in GM 3 to EMAR 145.A.30(e).

As a result of this assessment, an individual's qualification should determine:

- which level of ongoing supervision would be required or whether unsupervised work could be permitted.

- whether there is a need for additional training.

A record of the qualification and competence assessment should be kept.

This should include copies of all documents that attest to qualification, such as the MAML and/or any authorisation held, as applicable.

For a proper competence assessment of its personnel, the maintenance organisation should consider that:

1. In accordance with the job function, adequate initial and recurrent training should be provided and recorded to ensure continued competence so that it is maintained throughout the duration of employment/contract.

2. All staff should be able to demonstrate knowledge of and compliance with the maintenance organisation's procedures, as applicable to their duties.

3. Veškerý personál by měl být schopen prokázat porozumění otázkám lidských činitelů a lidské výkonnosti ve vztahu k jeho pracovnímu zařazení a absolvovat výcvik podle bodu AMC 2 145.A.30(e) tohoto ČOS.

4. Pro snazší posouzení způsobilosti a pro vytvoření analýzy potřeb výcviku se doporučuje vytvořit popis pracovní náplně pro každé pracovní zařazení v organizaci údržby. Popisy pracovních náplní by měly obsahovat dostatek kritérií, která by umožnila provést požadované posouzení způsobilosti.

5. Kritéria by měla umožnit posouzením prokázat, že mimo jiné (názvy funkcí se mohou lišit v každé organizaci):

- Vedoucí zaměstnanci jsou schopni správně řídit činnosti, procesy, zdroje a priority předepsané v rámci svých povinností a odpovědnosti bezpečným způsobem ve shodě s předpisy a postupy organizace údržby.

- Plánovači jsou schopni přenést požadavky údržby do úkonů údržby s uvědoměním, že nemají pravomoc odchylovat se od údajů pro údržbu.

- Supervizoři jsou schopni zajistit provedení veškerých požadovaných úkonů údržby. Pokud nejsou dokončeny nebo je zřejmé, že konkrétní úkon nelze provést ve shodě se schválenými údaji pro údržbu, jsou takové nedostatky nahlášeny příslušné osobě podle bodu 145.A.30(c) tohoto ČOS k zahájení příslušných opatření. Kromě toho musí supervizoři, kteří sami provádějí úkony údržby, prokázat své pochopení skutečnosti, že nemohou plnit takové úkony, které jsou neslučitelné s jejich odpovědnostmi vedoucího pracovníka.

- Technici jsou schopni provádět úkony údržby s ohledem na jakýkoli standard stanovený údaji pro údržbu a oznámí supervizorům nedostatky nebo chyby vyžadující opravy vedoucí k obnovení požadovaných standardů údržby.

3. All staff should be able to demonstrate an understanding of human factors and human performance issues in relation with their job function and be trained as per AMC 2 to EMAR 145.A.30(e).

4. To assist in the assessment of competence and to establish the training needs analysis, job descriptions are recommended for each job function in the maintenance organisation. Job descriptions should contain sufficient criteria to enable the required competence assessment.

5. Criteria should allow the assessment to establish that, among others (titles might be different in each organisation):

- Managers are able to properly manage the work output, processes, resources and priorities described in their assigned duties and responsibilities in a safe compliant manner in accordance with requirements and maintenance organisation procedures.

- Planners are able to interpret maintenance requirements into maintenance tasks, and have an understanding that they have no authority to deviate from the maintenance data.

- Supervisors are able to ensure that all required maintenance tasks are carried out and, where not completed or where it is evident that a particular maintenance task cannot be carried out to the approved maintenance data, then such problems should be reported to the EMAR 145.A.30(c) person for appropriate action. In addition, for those supervisors, who also carry out maintenance tasks, that they understand such tasks should not be undertaken when incompatible with their management responsibilities.

- Mechanics are able to carry out maintenance tasks to any standard specified in the maintenance data and should notify supervisors of defects or mistakes requiring rectification to re-establish required maintenance standards.

- Specializovaný servisní personál je schopný provádět specializované úkony údržby s ohledem na standard stanovený údaji pro údržbu. Měl by být schopen komunikovat se supervizory a, je-li to nezbytné, podávat přesná hlášení.

- Podpůrný personál je schopný určit, zda byly příslušné úkony nebo prohlídky provedeny s ohledem na požadovaný standard.

- Osvědčující personál je schopen určit, kdy je letadlo nebo letadlový celek připraven k uvolnění do provozu a kdy by do provozu uvolněn být neměl.

- Personál auditu kvality je schopen sledovat shodu s požadavky tohoto ČOS, účinně a včas rozpoznávat neshodu tak, aby schválená organizace údržby stále splňovala požadavky tohoto ČOS.

Posouzení způsobilosti by mělo být založeno na postupu stanoveném v bodě GM 2 k bodu 145.A.30(e) tohoto ČOS.

#### **AMC 2 145.A.30(e) Požadavky na personál**

K pochopení uplatňování zásad lidských činitelů a lidské výkonnosti by měl veškerý personál organizace údržby absolvovat počáteční a pokračovací výcvik týkající se této problematiky. Výcvik by měli absolvovat minimálně:

- Vedoucí pracovníci, vedení organizace údržby, supervizoři;

- Osvědčující personál, podpůrný personál a technici;

- Odborný podpůrný personál, jako jsou plánovači, inženýři, personál zajišťující technické záznamy;

- Personál řídicí/zajišťující kvalitu;

- Specializovaný servisní personál;

- Personál/instruktoři zásad lidských činitelů;

- Specialised services staff are able to carry out specialised maintenance tasks to the standard specified in the maintenance data. They should be able to communicate with supervisors and report accurately when necessary.

- Support staff are able to determine that relevant maintenance tasks have been carried out to the required standard.

- Certifying staff are able to determine when the aircraft or aircraft component is ready to release to service and when it should not be released to service.

- Quality audit staff are able to monitor compliance with EMAR 145 identifying non-compliance in an effective and timely manner so that the Approved Maintenance Organisation (AMO) may remain in compliance with EMAR 145.

Competence assessment should be based upon the procedure specified in GM 2 to EMAR 145.A.30(e).

#### **AMC 2 145.A.30(e) Personnel requirements**

In respect to the understanding of the application of human factors and human performance issues, all maintenance organisation personnel should have received an initial and continuation human factors training. This should concern to a minimum:

- Nominated persons, managers, supervisors;

- Certifying staff, support staff and mechanics;

- Technical support personnel such as planners, engineers, technical record staff;

- Quality control/assurance staff;

- Specialised services staff;

- Human factors staff / human factors trainers;



- Personál oddělení skladování a nákupu;

- Store department staff, purchasing department staff;

- Obsluha pozemního vybavení;

- Ground equipment operators;

- Osoby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem ve výše uvedených kategoriích.

- Contracted/tasked staff in the above categories.

1. Počáteční výcvik zásad lidských činitelů by měl pokrývat všechna témata osnovy stanovené v bodě GM 145.A.30(e) tohoto ČOS, a to buď jako samostatný kurz nebo jako součást jiného výcviku. Osnova se může přizpůsobit tak, aby odrážela příslušné zaměření organizace údržby. Dále se může přizpůsobit tak, aby splňovala příslušnou povahu činnosti pro každou pracovní pozici v organizaci údržby. Například:

1. Initial human factors training should cover all the topics of the training syllabus specified in GM EMAR 145.A.30(e) either as a dedicated course or else integrated within other training. The syllabus may be adjusted to reflect the particular nature of the maintenance organisation. The syllabus may also be adjusted to meet the particular nature of work for each function within the maintenance organisation. For example:

- malé organizace údržby, které nepracují na směny, se mohou tématy vztahujícími se ke kolektivní činnosti a komunikaci zabývat v menší míře;

- small maintenance organisations not working in shifts may cover in less depth subjects related to teamwork and communication;

- plánovači mohou rozšířit osnovy týkající se rozvrhování a plánování a v menší míře se zabývat předměty pro rozvoj schopností při činnosti na směny.

- planners may cover in more depth the scheduling and planning objective of the syllabus and in less depth the objective of developing skills for shift working.

Veškerý personál, včetně smluvního personálu jiné organizace údržby, by měl absolvovat počáteční výcvik v zásadách lidských činitelů, který odpovídá standardům výcviku dané organizace údržby před tím, než zahájí činnost v současné pracovní pozici, vyjma případu, kdy posouzení způsobilosti ukáže, že jeho pracovní zařazení takový výcvik nevyžaduje. Nově přímo zaměstnaný personál, který pracuje pod přímým dozorem, může absolvovat výcvik v rámci 6 měsíců po nástupu do organizace údržby.

All personnel, including personnel being recruited from any other organisation should receive initial human factors training compliant with the maintenance organisation's training standards prior to commencing actual job function, unless their competence assessment justifies that there is no need for such training. Newly directly employed personnel working under direct supervision may receive training within 6 months after joining the maintenance organisation.

2. Účelem pokračovacího výcviku v zásadách lidských činitelů je především zajištění toho, že personál zůstává způsobilý v otázkách zásad lidských činitelů, a také k zajištění zpětné vazby v těchto otázkách. V úvahu by měla být brána možnost, že takový výcvik je záležitostí oddělení kvality. Měl by existovat postup zajišťující, že

2. The purpose of human factors continuation training is primarily to ensure that staff remain current in terms of human factors and also to collect feedback on human factors issues. Consideration should be given to the possibility that such training has the involvement of the quality department. There should be a procedure to

instruktor formálně předává zpětnou vazbu oddělení kvality, aby v případě, že je to nezbytné, zahájilo případnou činnost.

Pokračovací výcvik v zásadách lidských činitelů by měl mít odpovídající časový rozsah a měl by se opakovat každé dva roky s ohledem na konkrétní nálezy auditu kvality a na další organizaci údržby dostupné interní/externí zdroje informací o lidských chybách v oblasti údržby.

3. Výcvik v zásadách lidských činitelů může být prováděn samotnou organizací údržby nebo nezávislymi instruktory, případně jakoukoli organizací pro výcvik přijatelnou pro NVLA.

4. Postupy pro výcvik v zásadách lidských činitelů by měly být stanoveny v MOE.

#### **AMC 3 145.A.30(e) Požadavky na personál**

Pro technický personál organizace údržby by měl být požadován doplňkový výcvik týkající se bezpečnosti palivových nádrží, jakož i souvisejících standardů kontroly a postupů údržby, a to především pro technický personál zapojený do úkonů spojených se shodou s omezeními řízení konfigurace kritického návrhu CDCCL (tam, kde je to použitelné).

Poradenský materiál pro výcvik personálu organizace údržby je uveden v dodatku IV k AMC k bodům 145.A.30(e) a 145.B.10(c) tohoto ČOS.

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

Posouzení způsobilosti by mělo obsahovat ověření potřeby doplňkového výcviku týkajícího se EWIS, je-li to relevantní.

(Poznámka: Poradenský materiál EASA pro výcvikový program EWIS vztahující se k personálu organizace údržby je poskytnut v dokumentu EASA AMC 20-22.)

**GM 1 145.A.30(e) Požadavky na personál**  
(osnovy výcviku pro počáteční výcvik v zásadách lidských činitelů)  
Osnovy výcviku níže stanovují témata a dílčí témata, jimiž je třeba se zabývat při výcviku

ensure that feedback is formally passed from the trainers to the quality department to initiate action where necessary.

Human factors continuation training should be of an appropriate duration in each two-year period in relation to relevant quality audit findings and other internal/external sources of information on human errors in maintenance available to the maintenance organisation.

3. Human factors training may be conducted by the maintenance organisation itself, or independent trainers, or any training organisations acceptable to the NMAA.

4. The human factors training procedures should be specified in the MOE.

#### **AMC 3 145.A.30(e) Personnel requirements**

Additional training in fuel tank safety as well as associated inspection standards and maintenance procedures should be required for maintenance organisations' technical personnel, especially technical personnel involved in the compliance of Critical Design Configuration Control Limitations (CDCCL) tasks (if applicable).

Guidance is provided for training to maintenance organisation personnel in Appendix IV to AMC EMAR 145.A.30(e) and AMC EMAR 145.B.10(c).

#### **AMC 4 145.A.30(e) Personnel requirements**

Competence assessment should include the verification for the need of additional EWIS training when relevant.

(Note: EASA guidance for an EWIS training programme to maintenance organisation personnel can be found in EASA AMC 20-22.)

**GM 1 145.A.30(e) Personnel requirements**  
(Training syllabus for initial human factors training)  
The training syllabus below identifies the topics and subtopics to be addressed during

v zásadách lidských činitelů.

Organizace údržby může kombinovat, rozdělovat, měnit pořadí jakéhokoli předmětu osnov tak, aby odpovídala jejím vlastním potřebám, pokud jsou všechny předměty rozpracovány do detailů odpovídajících organizaci údržby a jejímu personálu.

Výuku některých témat lze zabezpečit formou samostatného školení (zdraví a bezpečnost, řízení, dovednost supervizora apod.), v takovém případě není potřeba školení duplikovat.

Je-li to možné, měly by být použity ilustrace a praktické příklady, zejména pokud se jedná o zprávy o nehodách a mimořádných událostech.

Témata by se měla dle potřeby týkat stávající legislativy a měla by se pokud možno vztahovat k existujícímu poradenskému materiálu (např. Lidské činitele ICAO (HF) Výběr, výcviková příručka a příslušný vojenský výcvik).

Témata by se měla dle potřeby týkat techniky používané při údržbě, měla by se vyhnout nesouvisející teorii.

1. Všeobecná ustanovení / úvod do problematiky lidských činitelů

1.1 Potřeba zohlednit lidské činitele;

1.2 Statistika;

1.3 Mimořádné události, které lze přičíst lidským činitelům / lidské chybě;

1.4 "Murphyho zákon" (zákon schválnosti).

2. Kultura bezpečnosti / organizační faktory

2.1 "Kulturní" otázky.

3. Lidské chyby

3.1 Chybové modely a teorie;

3.2 Typy chyb v úkonech údržby;

the human factors training.

The maintenance organisation may combine, divide, change the order of any subject of the syllabus to suit its own needs, as long as all subjects are covered to a level of detail appropriate to the maintenance organisation and its personnel.

Some of the topics may be covered in separate training (health and safety, management, supervisory skills, etc.) in which case duplication of training is not necessary.

Where possible, practical illustrations and examples should be used, especially accident and incident reports.

Topics should be related to existing legislation, where relevant. Topics should be related to existing guidance/advisory material, where relevant (e.g. ICAO Human Factors (HF) Digests and Training Manual and appropriate military training).

Topics should be related to maintenance engineering where possible; too much unrelated theory should be avoided.

1. General/Introduction to human factors

1.1 The need to take human factors into account;

1.2 Statistics;

1.3 Incidents attributable to human factors/human error;

1.4 "Murphy's Law".

2. Safety Culture/Organisational factors

2.1 "Culture" issues.

3. Human errors

3.1 Error models and theories;

3.2 Types of errors in maintenance tasks;

3.3 Přestupky;	3.3 Violations;
3.4 Důsledky chyb (tj. události);	3.4 Implications of errors (i.e. accidents);
3.5 Předcházení chybám a jejich zvládní;	3.5 Avoiding and managing errors;
3.6 Lidská spolehlivost.	3.6 Human reliability.
4. Lidská výkonnost a omezení	4. Human performance & limitations
4.1 Zrak;	4.1 Vision;
4.2 Sluch;	4.2 Hearing;
4.3 Zpracování informací;	4.3 Information-processing;
4.4 Pozornost a vnímání;	4.4 Attention and perception;
4.5 Situační uvědomování;	4.5 Situational awareness;
4.6 Paměť;	4.6 Memory;
4.7 Klaustrofobie a fyzický přístup;	4.7 Claustrophobia and physical access;
4.8 Motivace a demotivace;	4.8 Motivation and de-motivation;
4.9 Fyzická kondice/zdraví;	4.9 Fitness/Health;
4.10 Stres: doma a na pracovišti;	4.10 Stress: domestic and work related;
4.11 Regulace pracovní zátěže (přetěžování a nevytížení);	4.11 Workload management (overload and underload);
4.12 Spánek a únava;	4.12 Sleep and fatigue;
4.13 Alkohol, léky, zneužívání drog;	4.13 Alcohol, medication, drug abuse;
4.14 Fyzická práce;	4.14 Physical work;
4.15 Opakující se úkony / spokojenost s vykonanou prací.	4.15 Repetitive tasks/complacency.
5. Pracovní prostředí	5. Environment
5.1 Konkurence na pracovišti;	5.1 Peer pressure;
5.2 Stresory;	5.2 Stressors;
5.3 Časový tlak a termíny;	5.3 Time pressure and deadlines;
5.4 Pracovní zátěž;	5.4 Workload;
5.5 Práce na směny;	5.5 Shift Work;

5.6 Hluk a výpary;	5.6 Noise and fumes;
5.7 Osvětlení;	5.7 Illumination;
5.8 Klima a teplota;	5.8 Climate and temperature;
5.9 Pohyb a vibrace;	5.9 Motion and vibration;
5.10 Složité systémy;	5.10 Complex systems;
5.11 Nebezpečí na pracovišti, rozpoznávání a předcházení rizikům, řešení mimořádných událostí;	5.11 Hazards in the workplace, recognising and avoiding hazards, dealing with emergencies;
5.12 Nedostatek pracovních sil;	5.12 Lack of manpower;
5.13 Rozptylování a přerušování;	5.13 Distractions and interruptions;
5.14 Vojenské prostředí a další vojenské faktory / operační zátěž.	5.14 Military environment and other military factors/Operational pressures.
6. Postupy, informace, nástroje a pracovní návyky	6. Procedures, information, tools and practices
6.1 Vizuální kontrola;	6.1 Visual Inspection;
6.2 Pracovní protokoly a záznamy;	6.2 Work logging and recording;
6.3 Postup – praxe/nesoulad/normy;	6.3 Procedure – practice/mismatch/norms;
6.4 Technická dokumentace – přístup a kvalita.	6.4 Technical documentation – access and quality.
7. Komunikace	7. Communication
7.1 Předání směny / pracovního úkonu;	7.1 Shift/Task handover;
7.2 Šíření informací;	7.2 Dissemination of information;
7.3 Kulturní rozdíly;	7.3 Cultural differences;
7.4 V týmech a mezi týmy.	7.4 Within and between teams.
8. Týmová práce	8. Teamwork
8.1 Odpovědnost: individuální a skupinová;	8.1 Responsibility: individual and group;
8.2 Řízení, dozor a vedení;	8.2 Management, supervision and leadership;
8.3 Rozhodování.	8.3 Decision making.
9. Profesionalita a integrita (bezúhonnost)	9. Professionalism and integrity

9.1 Udržování aktuálního stavu znalostí a dovedností; platnost;	9.1 Keeping up to date; currency;
9.2 Chování způsobující chyby;	9.2 Error provoking behaviour;
9.3 Asertivita.	9.3 Assertiveness.
10. Program k zásadám lidského činitele v organizaci údržby	10. Maintenance organisation's HF program
10.1 Hlášení chyb;	10.1 Reporting errors;
10.2 Kázeňská politika;	10.2 Disciplinary policy;
10.3 Vyšetřování chyb;	10.3 Error investigation;
10.4 Opatření k řešení problémů;	10.4 Action to address problems;
10.5 Zpětná vazba.	10.5 Feedback.
<b>GM 2 145.A.30 (e) Postup posouzení způsobilosti</b>	<b>GM 2 145.A.30(e) – Competence assessment procedure</b>
Organizace údržby by měla vytvořit postup popisující proces posouzení způsobilosti personálu. Postup by měl stanovit:	The maintenance organisation should develop a procedure describing the process of competence assessment of personnel. The procedure should specify:
- osoby odpovědné za tento proces,	- persons responsible for this process,
- kdy se má posouzení uskutečnit,	- when the assessment should take place,
- zápočty z předchozího posouzení,	- credits from previous assessments,
- ověření záznamů o odborné způsobilosti,	- validation of qualification records,
- způsoby a metody počátečního posouzení,	- means and methods for the initial assessment,
- způsoby a metody průběžné kontroly způsobilosti, včetně zpětné vazby na výkonnost personálu,	- means and methods for the continuous control of competence including feedback on personnel performance,
- schopnosti, které mají být sledovány během posouzení ve vztahu ke každé pracovní pozici,	- competences to be observed during the assessment in relation with each job function,
- opatření, která mají být přijata, pokud není posouzení uspokojivé,	- actions to be taken when assessment is not satisfactory,
- systém záznamu výsledků posouzení.	- recording of assessment results.
Dle pracovních funkcí a zaměření, velikosti a složitosti organizace údržby lze při	For example, according to the job functions and the scope, size and complexity of the

posouzení brát v úvahu například následující aspekty (tabulka neuvádí všechny možnosti):

maintenance organisation, the assessment may consider the following (the table is not exhaustive):

**TABULKA 2 – Aspekty posouzení způsobilosti**

	Vedoucí	Plánovači	Supervizor	Osvědčující a podpůrný personál	Mechanici/technici	Specializovaný servisní personál	Personál auditu kvality
Znalost platných oficiálně uznávaných standardů						X	X
Znalost auditních technik: plánování, výkon a zprávy							X
Znalost zásad lidských činitelů, lidské výkonnosti a omezení	X	X	X	X	X	X	X
Znalost logistických procesů	X	X	X				
Znalost schopností, pravomocí a omezení organizace údržby	X	X	X	X		X	X
Znalost ČOS 174008 (EMAR M), ČOS 174004 (EMAR 145) a všech dalších relevantních předpisů	X	X	X	X			X
Znalost relevantních částí MOE a postupů	X	X	X	X	X	X	X
Znalost systému hlášení událostí a uvědomování si důležitosti hlášení událostí, nesprávných údajů pro údržbu a existujících nebo možných závad		X	X	X	X	X	
Znalost bezpečnostních rizik spojených s pracovním prostředím	X	X	X	X	X	X	X
Je-li třeba, znalost CDCCL	X	X	X	X	X	X	X
Je-li třeba, znalost EWIS	X	X	X	X	X	X	X
Uvědomování si profesionální bezúhonnosti (integrity, dobré profesionální pověsti), chování a postoje, které podporují bezpečnost	X	X	X	X	X	X	X
Uvědomování si podmínek pro zajištění zachování letové způsobilosti letadel a letadlových celků				X			X
Porozumění svým výkonnostním možnostem a omezením	X	X	X	X	X	X	X

	Vedoucí	Plánovači	Supervizor	Osvědčující a podpůrný personál	Mechanici/technici	Specializovaný servisní personál	Personál auditu kvality
Porozumění osobním oprávněním a omezením	X	X	X	X	X	X	X
Pochopení kritických úkonů		X	X	X	X		X
Schopnost sestavit a kontrolovat vyplněné pracovní karty		X	X	X			
Schopnost zvážení lidské výkonnosti a omezení	X	X	X	X			X
Schopnost určit požadovanou odbornou způsobilost pro prováděný úkon		X	X	X			
Schopnost rozpoznat a odstranit existující a možné nebezpečné podmínky			X	X	X	X	X
Schopnost řídit třetí strany zapojené do činností údržby		X	X				
Schopnost schválit řádné provedení úkonů údržby			X	X	X	X	
Schopnost rozpoznat a vhodně plánovat provedení kritického úkonu		X	X	X			
Schopnost upřednostňovat úkony a hlásit nesrovnalosti		X	X	X	X		
Schopnost zpracovat práci požadovanou provozovatelem		X	X	X			
Schopnost prosazovat politiku bezpečnosti a kvality	X		X				
Schopnost řádně zpracovat odstraněné, demontované a vyřazené součásti			X	X	X	X	
Schopnost řádně zaznamenat a schválit provedenou práci			X	X	X	X	
Schopnost určit dostupnost součástí, jež mají být zastavěné, před jejich montáží				X	X		
Schopnost rozdělit složitý úkon údržby do jasných etap		X					
Schopnost rozumět pracovním zakázkám, pracovním kartám a odkazovat se a používat aktuální údaje pro údržbu		X	X	X	X	X	X
Schopnost používat informační systémy	X	X	X	X	X	X	X



	Vedoucí	Plánovači	Supervizor	Osvědčující a podpůrný personál	Mechanici/technici	Specializovaný servisní personál	Personál auditu kvality
Schopnost používat a kontrolovat požadované nástroje a/nebo vybavení a být s nimi seznámen			X	X	X	X	
Odpovídající komunikační dovednosti a gramotnost	X	X	X	X	X	X	X
Analytické a vyšetřovací auditní dovednosti (např. objektivita, nestrannost, otevřenost, odhodlání...)							X
Dovednosti vyšetřování chyb údržby							X
Dovednosti v oblasti řízení zdrojů a produkčního plánování	X	X	X				
Dovednosti v oblasti kolektivní práce, rozhodování a vedení	X		X				

**TABLE 2 – Assessment Procedure Aspects**

	Managers	Planners	Supervisor	Certifying staff and support staff	Mechanics	Specialised Service staff	Quality audit staff
Knowledge of applicable officially recognised standards						X	X
Knowledge of auditing techniques: planning, conducting and reporting							X
Knowledge of human factors, human performance and limitations	X	X	X	X	X	X	X
Knowledge of logistics processes	X	X	X				
Knowledge of maintenance organisation capabilities, privileges and limitations	X	X	X	X		X	X
Knowledge of EMAR M, EMAR 145 and any other relevant regulations	X	X	X	X			X
Knowledge of relevant parts of the MOE and procedures	X	X	X	X	X	X	X

	Managers	Planners	Supervisor	Certifying staff and support staff	Mechanics	Specialised Service staff	Quality audit staff
Knowledge of occurrence reporting system and understanding of the importance of reporting occurrences, incorrect maintenance data and existing or potential defects		X	X	X	X	X	
Knowledge of safety risks linked to the working environment	X	X	X	X	X	X	X
Knowledge on CDCCL when relevant	X	X	X	X	X	X	X
Knowledge on EWIS when relevant	X	X	X	X	X	X	X
Understanding of professional integrity, behaviour and attitude towards safety	X	X	X	X	X	X	X
Understanding of conditions for ensuring continuing airworthiness of aircraft and components				X			X
Understanding of his/her own human performance and limitations	X	X	X	X	X	X	X
Understanding of personnel authorisations and limitations	X	X	X	X	X	X	X
Understanding critical task		X	X	X	X		X
Ability to compile and control completed work cards		X	X	X			
Ability to consider human performance and limitations.	X	X	X	X			X
Ability to determine required qualifications for task performance		X	X	X			
Ability to identify and rectify existing and potential unsafe conditions			X	X	X	X	X
Ability to manage third parties involved in maintenance activity		X	X				
Ability to confirm proper accomplishment of maintenance tasks			X	X	X	X	
Ability to identify and properly plan performance of critical task		X	X	X			
Ability to prioritise tasks and report discrepancies		X	X	X	X		
Ability to process the work requested by the operator		X	X	X			

	Managers	Planners	Supervisor	Certifying staff and support staff	Mechanics	Specialised Service staff	Quality audit staff
Ability to promote the safety and quality policy	X		X				
Ability to properly process removed, uninstalled and rejected parts			X	X	X	X	
Ability to properly record and sign for work accomplished			X	X	X	X	
Ability to recognise the acceptability of parts to be installed prior to fitment				X	X		
Ability to split complex maintenance tasks into clear stages		X					
Ability to understand work orders, work cards and refer to and use applicable maintenance data		X	X	X	X	X	X
Ability to use information systems	X	X	X	X	X	X	X
Ability to use, control and be familiar with required tooling and/or equipment			X	X	X	X	
Adequate communication and literacy skills	X	X	X	X	X	X	X
Analytical and proven auditing skills (for example, objectivity, fairness, open – mindedness, determination, ...)							X
Maintenance error investigation skills							X
Resources management and production planning skills	X	X	X				
Teamwork, decision-making and leadership skills	X		X				

**GM 3 145.A.30(e) – Vzor záznamu praxe/výcviku**

Následující vzor může být použit k záznamu odborné praxe získané v organizaci údržby a absolvovaného výcviku a může být zohledněn při posouzení odborné způsobilosti jednotlivce v jiné organizaci údržby.

**GM 3 145.A.30(e) – Template for recording experience/training**

The following template may be used to record the professional experience gained in a maintenance organisation and the training received and be considered during the competence assessment of the individual in another maintenance organization.

**TABULKA 3 – Formulář pro záznam praxe/výcviku**

<b>Zápočet praxe leteckého personálu údržby</b>		
Jméno	Příjmení	
Adresa		
Telefon	E-mail	
Nezávislý pracovník <input type="checkbox"/>		
Obor působnosti: drak <input type="checkbox"/> motor <input type="checkbox"/> elektro <input type="checkbox"/> avionika <input type="checkbox"/> jiný (uveďte jaký) <input type="checkbox"/> .....		
<b>Podrobné údaje o zaměstnavateli (jsou-li použitelné)</b>		
Jméno		
Adresa		
Telefon		
<b>Podrobné údaje o organizaci údržby</b>		
Jméno		
Adresa		
Telefon		
Číslo schválení		
Doba zaměstnání	Od:	Do:
<b>Pracovní zařazení zaměstnance</b>		
<input type="checkbox"/> Plánování	<input type="checkbox"/> Aplikovaná technika	<input type="checkbox"/> Technické záznamy
<input type="checkbox"/> Skladování	<input type="checkbox"/> Nákup	
Mechanik/Technik		
<input type="checkbox"/> Traťová údržba	<input type="checkbox"/> Údržba na základně	<input type="checkbox"/> Údržba letadlových celků
<input type="checkbox"/> Obsluha/servis	<input type="checkbox"/> Sejmutí/Zástavba	<input type="checkbox"/> Zkoušení/kontroly
<input type="checkbox"/> Plánovaná údržba	<input type="checkbox"/> Kontroly	<input type="checkbox"/> Opravy
<input type="checkbox"/> Odstraňování poruch	<input type="checkbox"/> Odstraňování závad	<input type="checkbox"/> Generální opravy
	<input type="checkbox"/> Opravy	<input type="checkbox"/> Ošetření
		<input type="checkbox"/> Opětné sestavení
Typ letadla	Typ letadla	Typ letadlového celku
Osvědčující a podpůrný personál		
<input type="checkbox"/> Kat. A <input type="checkbox"/> Kat. B1 <input type="checkbox"/> Kat. B2 <input type="checkbox"/> Kat. C <input type="checkbox"/> Typ letadlového celku <input type="checkbox"/> jiné (např. NDT)		
Typ letadla	Typ letadla	Typ letadlového celku Uvede se jaké
Práva osvědčování uvolnění do provozu: Ano <input type="checkbox"/> / Ne <input type="checkbox"/>		

<input type="checkbox"/> Specializované služby	Specializace (NDT, kompozity, svařování atd.):	
<input type="checkbox"/> Odborný personál	Specializace (tabulový plech, konstrukce, instalace vedení, čalounění atd.):	
<input type="checkbox"/> Obsluha pozemního vybavení		
<input type="checkbox"/> Řízení kvality	<input type="checkbox"/> Zajišťování kvality	<input type="checkbox"/> Výcvik
<b>Celkový počet zaškrtnutých polí:</b>		
<b>Podrobnosti o zaměstnání</b>		
<b>Výcvik absolvovaný ve smluvní organizaci</b>		
Datum	Zaměření výcviku	
Přezkoušení provedl:		
Jméno:		Datum:
Funkce:		Podpis:
Kontakt:		
<i>Poznámka: Kopie platného dokladu by měla organizace údržby uchovávat po dobu minimálně 3 let od jeho vydání.</i>		

**TABLE 3 – Form for Recording Experience/Training**

<b>Aviation Maintenance personnel experience credential</b>		
Name	Given name	
Address		
Telephone	E-mail	
Independent worker <input type="checkbox"/>		
Trade Group: airframe <input type="checkbox"/> engine <input type="checkbox"/> electric <input type="checkbox"/> avionics <input type="checkbox"/> other (specify) <input type="checkbox"/> .....		
<b>Employer's details (when applicable)</b>		
Name		
Address		
Telephone		
<b>Maintenance organisation details</b>		
Name		
Address		
Telephone		
Approval Number		
Period of employment	From:	To:
<b>Domain of employment</b>		
<input type="checkbox"/> Planning	<input type="checkbox"/> Engineering	<input type="checkbox"/> Technical records
<input type="checkbox"/> Store department	<input type="checkbox"/> Purchasing	
<b>Mechanics/Technician</b>		
<input type="checkbox"/> Line Maintenance	<input type="checkbox"/> Base Maintenance	<input type="checkbox"/> Component Maintenance
<input type="checkbox"/> Servicing	<input type="checkbox"/> Removal/Installation	<input type="checkbox"/> Testing/inspection
<input type="checkbox"/> Scheduled Maintenance	<input type="checkbox"/> Inspection	<input type="checkbox"/> Repair
<input type="checkbox"/> Trouble-shooting	<input type="checkbox"/> Trouble-shooting	<input type="checkbox"/> Overhaul
	<input type="checkbox"/> Repair	<input type="checkbox"/> Re-treatment
		<input type="checkbox"/> Reassembly
A/C type	A/C type	Component type
<b>Certifying Staff and support staff</b>		
<input type="checkbox"/> Cat. A	<input type="checkbox"/> Cat. B1	<input type="checkbox"/> Cat. B2
<input type="checkbox"/> Cat. C	<input type="checkbox"/> Component Type	<input type="checkbox"/> Other (e.g. NDT)
A/C Type	A/C Type	A/C Type
A/C Type	A/C Type	Component Type
		Specify
Certification Privileges: Yes <input type="checkbox"/> / No <input type="checkbox"/>		

<input type="checkbox"/> Specialised Services	Speciality ( <i>NDT, composites, welding, etc.</i> ):	
<input type="checkbox"/> Skilled personnel	Speciality ( <i>sheet metal, structures, wireman, upholstery, etc.</i> ):	
<input type="checkbox"/> Ground equipment operation		
<input type="checkbox"/> Quality control	<input type="checkbox"/> Quality assurance	<input type="checkbox"/> Training
<b>Total number of check boxes ticked:</b>		
<b>Details of employment</b>		
<b>Training received from the contracting organisation</b>		
Date	Nature of training	
Certified by:		
Name:	Date:	
Position:	Signature:	
Contact details:		
<i>Advisory note: A copy of the present credential should be kept for at least 3 years from its issuance by the maintenance organisation.</i>		

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

1. NEPOUŽITO.

2. Příslušnou odbornou způsobilostí je míněna úroveň 1, 2 nebo 3, stanovená evropskou normou EN 4179 (nebo národním ekvivalentem), v závislosti na vykonávání nedestruktivních zkoušek, které je třeba provádět.

3. Nehledě na skutečnost, že personál úrovně 3 může být odborně způsobilý podle EN 4179, a to ke stanovení a opravňování metod, postupů atd., není tomuto personálu dovoleno odchytil se od způsobů a postupů uvedených držitelem typového osvědčení vojenské letecké techniky / výrobcem vojenského letadla nebo NVLA ve formě

**AMC 145.A.30(f) Personnel requirements**

1. NOT APPLICABLE.

2. Appropriately qualified means to levels of qualification and certification as defined by the European Standard EN 4179 (or national equivalent qualification) dependent upon the non-destructive testing function to be carried out.

3. Notwithstanding the fact that Level 3 personnel (or national equivalent qualification) may be qualified via EN 4179 to establish and authorise methods, techniques, etc., this does not permit such personnel to deviate from methods and techniques published by the (Military) Type Certificate Holder/manufacturer or NMAA

údajů o zachování letové způsobilosti tak, jako v příručkách nedestruktivních zkoušek nebo servisních bulletinech, ledaže příručka nebo servisní bulletin výslovně takovou odchylku dovolují.

4. Nehledě na všeobecné odkazy v EN 4179 pro národní odbornou komisi pro nedestruktivní zkoušení (NDT) v oblasti letectví by veškeré zkoušky měly být prováděny personálem nebo organizacemi údržby pod všeobecným dozorem této komise. Jestliže v oblasti letectví neexistuje národní odborná komise pro NDT, pak by v oblasti letectví měla být pro NDT využita komise jiného pMS tak, jak stanoví NVLA.

5. Přesunuto do bodu GM 145.A.30(f) Požadavky na personál.

6. Je třeba poznamenat, že jsou a budou dále rozvíjeny nové metody, které nejsou specifikovány EN 4179. Dokud nebude tato sjednaná norma uznána platnou, měly by se tyto metody provádět ve shodě s doporučeními pro konkrétní zařízení výrobce, včetně veškerých procesů výcviku a zkoušek k zajištění způsobilosti personálu v daných procesech.

7. Každá organizace údržby, která provádí NDT, by měla stanovit postupy pro získání odborné způsobilosti specialistů NDT podrobně uvedené v MOE a uznané NVLA.

8. Boroskopie a další metody, jako například zkouška poklepem, jsou spíše nedestruktivní kontroly než nedestruktivní zkoušky. Přes toto rozlišení by organizace údržby měla stanovit postupy přijatelné pro NVLA s cílem zajistit, že personál, který provádí a vyhodnocuje tyto kontroly, je řádně vyškolen a je posouzena jeho způsobilost k tomuto procesu. Nedestruktivní kontroly, které nejsou považovány za NDT dle tohoto ČOS, nejsou zapsány v příloze II pod kvalifikační třídou D1.

9. Zmíněné normy, metody, výcvik a postupy by měly být přesně stanoveny v MOE.

in the form of continued airworthiness data, such as in non-destructive test manuals or Service Bulletins, unless the manual or Service Bulletin expressly permits such deviation.

4. Notwithstanding the general references in EN 4179 to a national aerospace non-destructive testing (NDT) board, all examinations should be conducted by personnel or organisations under the general control of such a board or as specified by the NMAA. In the absence of a national aerospace NDT board, the aerospace NDT board of another pMS should be used, as defined by the NMAA.

5. Moved to GM 145.A.30(f) Personnel requirements.

6. It should be noted that new methods are being and will be developed, which are not specifically addressed by EN 4179. Until the time this agreed standard is established, such methods should be carried out in accordance with the particular equipment manufacturer's recommendations including any training and examination process to ensure competence of the personnel in the process.

7. Any maintenance organisation that carries out NDT should establish NDT specialist qualification procedures detailed in the MOE and accepted by the NMAA.

8. Boroscopying and other techniques such as manual tap testing are non-destructive inspections rather than non-destructive testing. Notwithstanding such differentiation, the maintenance organisation should establish an MOE procedure accepted by the NMAA to ensure that personnel who carry out and interpret such inspections are properly trained and assessed for their competence in the process. Non-destructive inspections, not being considered as NDT by EMAR 145 are not listed in EMAR 145 Appendix II under class rating D1.

9. The referenced standards, methods, training and procedures should be specified in the MOE.



10. Veškerý personál, který má v úmyslu provádět a/nebo řídit nedestruktivní zkoušku, pro kterou neměl před datem účinnosti tohoto ČOS odbornou způsobilost, by měl pro takovou nedestruktivní zkoušku získat oprávnění dle evropské normy EN 4179 (nebo jejího národního ekvivalentu).

10. Any such personnel who intend to carry out and/or control a non-destructive test for which they were not qualified prior to the effective date of EMAR 145 should qualify for such non-destructive test in accordance with EN 4179 (or national equivalent qualification).

11. V tomto kontextu znamenají platné standardy takové normy, jež byly stanoveny nebo zveřejněny příslušným orgánem, nezávisle na jeho právní subjektivitě, a jsou široce uznávány v letectví jako normy, které obsahují osvědčené postupy, nebo normy uznávané NVLA.

11. In this context officially recognised standard means those standards established or published by an official body whether having legal personality or not, which are widely recognised by the aerospace sector as constituting good practice, or those accepted by the NMAA.

#### **GM 145.A.30(f) Požadavky na personál**

Zvláštní nedestruktivní zkouška znamená jednu nebo více z následujících metod; penetrační zkoušky (zkoušky kapilární metodou v defektoskopii) (PT), magnetická defektoskopie (MT), defektoskopie vířivými proudy (ET), ultrazvuková defektoskopie (UT), rentgenografie (RT), termografické zkoušky (TT) a shearografické zkoušky (ST).

#### **GM 145.A.30(f) Personnel requirements**

Particular non-destructive test means any one or more of the following; Penetrant Testing (PT), Magnetic Testing (MT), Eddy current Testing (ET), Ultrasonic Testing (UT), Radiographic Testing (RT), Thermographic Testing (TT) and Shearographic Testing (ST) methods.

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

1. Pro účely personálu dle bodů 66.A.20(a)(1) a 66.A.20(a)(3)(ii) ČOS 174007 (EMAR 66) znamená menší plánovaná traťová údržba jednoduchou plánovanou kontrolu/prověrkou, a to včetně týdenní prohlídky stanovené v programu údržby letadla (AMP). Pro AMP, které týdenní prohlídku nestanovují, určí NVLA nejvýznamnější kontrolu, která je považována za rovnocennou s týdenní kontrolou.

#### **AMC 145.A.30(g) Personnel requirements**

1. For the purposes of EMAR 66.A.20(a)(1) and EMAR 66.A.20(a)(3)(ii) personnel, minor scheduled line maintenance means any minor scheduled inspection/check up to and including a weekly check specified in the Aircraft Maintenance Programme (AMP). For AMPs that do not specify a weekly check, the NMAA should determine the most significant check that is considered equivalent to a weekly check.

2. Typické úkony povolené provádět po příslušném zácviku personálu dle bodů 66.A.20(a)(1) a 66.A.20(a)(3)(ii) ČOS 174007 (EMAR 66) pro účely tohoto personálu vydávajícího Osvědčení o uvolnění letadla do provozu (CRS) dle bodu 145.A.50 tohoto ČOS jako součásti menší plánované traťové údržby nebo odstranění jednoduchých závad, jsou obsaženy níže:

2. Typical tasks permitted after appropriate task training to be carried out by the EMAR 66.A.20(a)(1) and the EMAR 66.A.20(a)(3)(ii) personnel for the purpose of these personnel issuing an aircraft Certificate of Release to Service (CRS) as specified in EMAR 145.A.50 as part of minor scheduled line maintenance or simple defect rectification are contained in the following list:

a. Výměna kol.

a. Replacement of wheel assemblies.

b. Výměna brzdových kotoučů.

b. Replacement of wheel brake units.

- |  |   |
|--|---|
| c. Výměna nouzového vybavení.  | c. Replacement of emergency equipment.  |
| d. Výměna ohřívacích pecí, ohříváčů vody a nápojových automatů.  | d. Replacement of ovens, boilers and beverage makers.   |
| e. Výměna vnitřního a vnějšího osvětlení, žárovek a výbojek.   | e. Replacement of internal and external lights, filaments and flash tubes.  |
| f. Výměna stírátek stěračů čelního skla.   | f. Replacement of windscreen wiper blades.  |
| g. Výměna sedadel cestujících a v kabině posádky, bezpečnostních pásů a postrojů.  | g. Replacement of passenger and cabin crew seats, seat belts and harnesses.   |
| h. Uzávěr krytů motoru a opětná montáž kontrolních panelů rychlého přístupu.   | h. Closing of cowlings and refitment of quick access inspection panels.   |
| i. Výměna celků systému toalet kromě otevíracích ventilů.  | i. Replacement of toilet system components but excluding gate valves.   |
| j. Jednoduché opravy a výměna vnitřních dveří mezi oddíly a identifikačních štítků s výjimkou dveří tvořících součást přetlakového systému.  | j. Simple repairs and replacement of internal compartment doors and placards but excluding doors forming part of a pressure structure.  |
| k. Jednoduché opravy a výměna dveří stropního skladovacího prostoru a předmětů vybavení kabiny.  | k. Simple repairs and replacement of overhead storage compartment doors and cabin furnishing items.   |
| l. Výměna vyzařovačů statické elektřiny.   | l. Replacement of static wicks.   |
| m. Výměna hlavních akumulátorů letadla a akumulátorů APU.  | m. Replacement of aircraft main and APU aircraft batteries.   |
| n. NEPOUŽITO.  | n. NOT APPLICABLE.  |
| o. Předepsané mazání a doplňování kapalin a plynů v systémech.   | o. Routine lubrication and replenishment of all system fluids and gases.  |
| p. Vyřazení subsystémů a letadlových celků z činnosti ve shodě se seznamem minimálního vybavení provozovatele (MEL) pouze tam, kde je toto vyřazení schváleno NVLA jako jednoduchý úkon. | p. The de-activation only of subsystems and aircraft components as permitted by the Operating Organisation's Minimum Equipment List (MEL) where relevant or national equivalent procedure, where such de-activation is agreed by the NMAA as a simple task. |
| q. Kontrola a odstranění zbytků kapaliny pro odmrazování nebo ochranu proti námraze včetně sejmutí/uzavření panelů, krytů nebo krytek nebo použití speciálního náradí.                   | q. Inspection for and removal of de-icing/anti-icing fluid residues, including removal/closure of panels, cowls or covers or the use of special tools.  |
| r. Demontáž a instalace jednoduchého vnitřního lékařského vybavení.  | r. Removal and installation of simple internal medical equipment.   |

s. Jakýkoli jiný úkon, který je pro konkrétní typ letadla schválen NVLA jako jednoduchý úkon. To může zahrnovat odložení odstraňování závad, pokud jsou splněny všechny následující podmínky:

Není třeba zjišťovat a odstraňovat poruchu nebo závadu; a

Úkon je v MEL; a

Činnost údržby požadovaná MEL je NVLA schválena jako jednoduchá.

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

t. Demontáž a montáž prostředků pro vnější náklad (tj. vnější hák, zrcátka) jiných než jeřáb.

u. Demontáž a montáž vnějších fotoaparátů (kamer) a pátracích světel upevněných rychlospojkou.

v. Demontáž a montáž nouzových plovacích vaků, kromě lahví.

w. Demontáž a montáž vnějších dveří s rychlospojným upevněním.

x. Demontáž a montáž podložek do sněhu/botek ližin / ochranných podložek proti propadání.

Jakýkoli úkon na vojenském specifickém systému, který NVLA schválila jako jednoduchý úkon pro konkrétní typ letadla.

Žádný úkon, který vyžaduje vyhledávání a odstraňování poruch a závad, by neměl být součástí oprávněných činností údržby. Uvolnění do provozu po odložených opravách závad by mělo být povoleno, pokud je daný úkon uveden v seznamu výše.

3. Požadavek mít v případě traťové údržby letadel předepsaný osvědčující personál s odbornou způsobilostí kategorie B1 nebo B2 neznamená, že organizace údržby musí mít takový personál v každé stanici traťové údržby. MOE by měl obsahovat postup, jak

s. Any other task agreed by the NMAA as a simple task for a particular aircraft type. This may include defect deferment when all the following conditions are met:

There is no need for troubleshooting; and

The task is in the MEL; and

The maintenance action required by the MEL is agreed by the NMAA to be simple.

In the particular case of helicopters, and in addition to the items above, the following:

t. Removal and installation of external cargo provisions (i.e. external hook, mirrors) other than the hoist.

u. Removal and installation of quick release external cameras and search lights.

v. Removal and installation of emergency float bags, not including the bottles.

w. Removal and installation of external doors fitted with quick release attachments.

x. Removal and installation of snow pads/skid wear shoes/slump protection pads.

Any task on a military specific system agreed by the NMAA as a simple task for a particular aircraft type.

No task which requires troubleshooting should be part of the authorised maintenance actions. Release to service after rectification of deferred defects should be permitted as long as the task is listed above.

3. The requirement of having appropriate aircraft rated certifying staff qualified as Category B1 or B2 as appropriate, in the case of aircraft line maintenance does not imply that the maintenance organisation must have B1 or B2 personnel at every line

řešit závady vyžadující osvědčující personál kategorie B1 nebo B2.

4. NVLA může přijmout, že organizace údržby má v případě traťové údržby letadla pouze osvědčující personál kategorie B1 nebo B2 pod podmínkou, že je NVLA přesvědčena, že rozsah činností, stanovený v MOE nevyžaduje dostupnost osvědčujícího personálu obou kategorií B1 a B2. Zvláštní pozornost by měla být věnována jasnému omezení rozsahu plánované a neplánované traťové údržby (opravám závad) pouze na ty úkony, které mohou být osvědčeny dostupným osvědčujícím personálem dané kategorie.

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

Ve shodě s body 145.A.30(h) a 145.A.35 tohoto ČOS jsou požadavky na odbornou způsobilost (MAML, kvalifikace pro daný typ vojenského 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 základnové údržby bude uvolnění do provozu vydáváno osvědčujícím personálem kategorie C. Přesto může organizace údržby využívat jako podpůrný personál (pro základnovou údržbu) osoby, které jsou už držiteli práv k osvědčování pro traťovou údržbu.

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

1. Pro vydání omezeného oprávnění k vydávání osvědčení by měl velitel letadla nebo palubní technik mít buď platnou licenci pilota nebo palubního technika / národní vojenskou odbornou způsobilost (nebo civilní ekvivalent) přijatelnou pro NVLA pro typ letadla. Omezené oprávnění k vydávání osvědčení navíc podléhá postupům MOE obsahujícím řešení požadavků na personál dle bodu 145.A.30 (e) a přidružených AMC a GM tohoto ČOS. Tyto postupy by měly obsahovat minimálně:

a. Absolvování přiměřeného výcviku údržby týkajícího se předpisů letové způsobilosti

station. The MOE should have a procedure on how to deal with defects requiring B1 or B2 certifying staff.

4. The NMAA may accept that in the case of aircraft line maintenance a maintenance organisation has only B1 or B2 certifying staff, as appropriate, provided that the NMAA is satisfied that the scope of work, as defined in the MOE, does not need the availability of all B1 or B2 certifying staff. Special attention should be taken to clearly limit the scope of scheduled and non-scheduled line maintenance (defect rectification) to only those tasks that can be certified by the available certifying staff Category.

#### **AMC 145.A.30(h) Personnel requirements**

In accordance with EMAR 145.A.30(h) and EMAR 145.A.35, the qualification requirements (MAML, Military Aircraft Type Ratings, recent experience and continuation training) are identical for certifying staff and for support staff. The only difference is that support staff cannot hold certification privileges when performing this role since during base maintenance the release to service will be issued by Category C certifying staff. Nevertheless, the maintenance organisation may use as support staff (for base maintenance) persons who already hold certification privileges for line maintenance.

#### **AMC 145.A.30(j)(4) Personnel requirements**

1. For the issue of a limited certification authorisation the aircraft commander or flight engineer should hold either a valid pilot or flight engineer licence/national military qualification (or civilian equivalent) acceptable to the NMAA on the aircraft type. In addition, the limited certification authorisation is subject to the MOE containing procedures to address the personnel requirements of EMAR 145.A.30(e) and associated AMC and GM. Such procedures should include as a minimum:

a. Completion of adequate national military airworthiness regulations training; and

vojenské letecké techniky;

b. Absolvování přiměřeného výcviku stanovených úloh pro specifické úkony na letadle. Výcvik stanovených úloh by měl mít dostatečnou dobu trvání, aby zajistil, že jednotlivec důkladně porozuměl úkonům, které je třeba dokončit, a bude zahrnovat výcvik v použití přidružených údajů pro údržbu.

c. Absolvování výcviku postupů stanovených tímto ČOS.

Výše zmíněné postupy by měly být stanoveny v MOE a měly by být přijaty NVLA.

2. (i) Typickými úkony, které mohou být osvědčeny a/nebo provedeny velitelem letadla, jenž je držitelem platného průkazu odborné způsobilosti / národní vojenské pilotní odborné způsobilosti (nebo civilního ekvivalentu) přijatelného/přijatelné pro NVLA na typ letadla, jsou malá údržba nebo jednoduché kontroly obsažené v následujícím seznamu:

a. Výměna vnitřního osvětlení, žárovek a výbojek.

b. Uzavření krytů motoru a opětná montáž kontrolních panelů rychlého přístupu.

c. Jednoduché změny konfigurace (například montáž nosítek, FLIR, dveří, fotografického vybavení apod.).

d. Kontrola a odstranění zbytků kapaliny pro odmrazování nebo ochranu proti námraze včetně sejmutí/uzavření panelů, krytů nebo krytek, které jsou snadno přístupné, ale nevyžadující použití speciálního nářadí.

e. Jakákoli kontrola/výměna zahrnující jednoduché postupy ve shodě s těmito AMC a pokud je odsouhlasena NVLA.

2. (ii) Držitelé platného národního vojenského průkazu odborné způsobilosti palubního technika nebo ekvivalentu přijatelného pro NVLA na určitý typ letadla mohou vykonávat tato omezená práva k oprávnění

b. Completion of adequate task training for the specific task on the aircraft. The task training should be of sufficient duration to ensure that the individual has a thorough understanding of the task to be completed and should involve training in the use of associated maintenance data; and

c. Completion of the procedural training as specified in EMAR 145.

The above procedures should be specified in the MOE and be accepted by the NMAA.

2. (i) Typical tasks that may be certified and/or carried out by the aircraft commander holding a valid licence/national military pilot qualification (or civilian equivalent) acceptable to the NMAA on the aircraft type are minor maintenance or simple checks included in the following list:

a. Replacement of internal lights, filaments and flash tubes.

b. Closing of cowlings and refitment of quick access inspection panels.

c. Simple configuration changes (e.g. stretcher fit, FLIR, doors, photographic equipment etc.)

d. Inspection for and removal of de-icing/anti-icing fluid residues, including removal/closure of panels, cowls or covers that are easily accessible but not requiring the use of special tools.

e. Any check/replacement involving simple techniques consistent with this AMC and as agreed by the NMAA.

2. (ii) Holders of a valid national military flight engineer licence/qualification, or equivalent, acceptable to the NMAA, on the aircraft type may only exercise this limited certification authorisation privilege when performing the

osvědčení při výkonu povinností palubního technika.

K odstavcům 2(i)(a) až (e) lze do níže uvedeného seznamu zahrnout ještě jiné typické malé úkony údržby nebo jednoduché úkony týkající se odstraňování závad, které smí být prováděny:

a. Výměna kol.

b. Výměna jednoduchého nouzového vybavení, které je snadno přístupné.

c. Výměna ohřívacích pecí, ohřivačů vody a zařízení pro přípravu nápojů.

d. Výměna vnějšího osvětlení.

e. Výměna sedadel cestujících a v kabině posádky, bezpečnostních pásů a postrojů.

f. Jednoduché opravy a výměna dveří stropního zavazadlového prostoru a předmětů vybavení kabiny.

g. Výměna vyzařovačů statické elektřiny.

h. Výměna hlavních akumulátorů letadla a akumulátoru APU.

i. NEPOUŽITO.

j. Deaktivace pouze subsystémů a letadlových celků povolených MEL organizace, která provozuje letadlo, je-li to relevantní nebo ekvivalentní národní postup, pokud je tato deaktivace odsouhlasena NVLA jako jednoduchý úkon.

k. Opětné nastavení vypínacího obvodu (reset) jističů podle pokynů řízení údržby.

l. Jakýkoli jiný úkon, který je pro konkrétní typ letadla odsouhlasen NVLA jako jednoduchý úkon.

3. Oprávnění by mělo mít omezenou délku platnosti na dvanáct měsíců, za předpokladu dostatečného periodického udržovacího výcviku na použitelném typu letadla.

duties of a flight engineer.

In addition to paragraph 2(i)(a) to (e), other typical minor maintenance or simple defect rectification tasks that may be carried out are included in the following list:

a. Replacement of wheel assemblies.

b. Replacement of simple emergency equipment that is easily accessible.

c. Replacement of ovens, boilers and beverage makers.

d. Replacement of external lights.

e. Replacement of passenger and cabin crew seats, seat belts and harnesses.

f. Simple replacement of overhead storage compartment doors and cabin furnishing items.

g. Replacement of static wicks.

h. Replacement of aircraft main and APU aircraft batteries.

i. NOT APPLICABLE.

j. The de-activation only of subsystems and aircraft components as permitted by the Operating Organisation's MEL where relevant or a national equivalent procedure, where such de-activation is agreed by the NMAA as a simple task.

k. Re-setting of tripped circuit breakers under the guidance of maintenance control.

l. Any other task agreed by the NMAA as a simple task for a particular aircraft type.

3. The authorisation should have a finite life of twelve months subject to satisfactory re-current training on the applicable aircraft type.

**GM 145.A.30(j)(4) Požadavky na personál (letová posádka)**

Teoretické znalosti vojenských letových posádek jsou zakotveny v celém letovém výcviku a u konkrétních typů letadel během provozního přeškolení na příslušný typ letadla. Poté je úroveň znalostí jednotlivce sledována organizací pMS z hlediska norem pro letové posádky pro daný konkrétní typ letadla.

**AMC 145.A.30(j)(5) Požadavky na personál**

1. Pro účely tohoto pododstavce „nepředvídaný“ znamená, že u letadla, kterému je zakázán vzlet, toto nemohlo být dostatečně předpokládáno provozovatelem, protože závada v důsledku až dosud jinak spolehlivého systému byla neočekávaná.

2. Vydání jednorázového oprávnění by mělo být vzato v úvahu pouze poté, co bylo provedeno odůvodněné posouzení, že takový požadavek je přiměřený okolnostem a současně úrovni dodržování požadované letové způsobilosti a příslušných norem pro letovou způsobilost. Organizace údržby bude před vydáním jednorázového oprávnění požadovat posouzení každé situace individuálně. Organizace údržby, která vydává toto jednorázové oprávnění, zodpovídá za všechny prováděné činnosti.

3. Jednorázové oprávnění by nemělo být vydáno, pokud by úroveň požadovaného osvědčování mohla překračovat úroveň znalostí a praxe dané osoby, které je oprávnění vydáno. Ve všech případech by měla být věnována náležitá pozornost složitosti požadované činnosti a dostupnosti potřebného náradí a/nebo zkušebního vybavení požadovaného k provedení činnosti.

**AMC 145.A.30(j)(5)(i) Požadavky na personál**

V situacích, kdy byl stanoven požadavek na jednorázové oprávnění k vydání CRS pro úkony na daný typ letadla, pro nějž osvědčující personál není držitelem oprávnění s typovou kvalifikací, se doporučují následující postupy:

1. Letová posádka by měla veškeré podrobnosti o závadě oznámit své

**GM 145.A.30(j)(4) Personnel requirements (Flight crew)**

For military aircrew, the theoretical knowledge is covered throughout flying training and, for specific aircraft types, during operational conversion training for the relevant aircraft type. Thereafter, the individual's level of knowledge is monitored by the pMS' aircrew standards organisation for that specific type.

**AMC 145.A.30(j)(5) Personnel requirements**

1. For the purposes of this subparagraph “unforeseen” means that the aircraft grounding could not reasonably have been predicted by the Operating Organisation because the defect was unexpected due to being part of a hitherto reliable system.

2. A one-off authorisation should only be considered for issue by the maintenance organisation after it has made a reasoned judgement that such a requirement is appropriate under the circumstances and at the same time maintaining the required airworthiness standards. The maintenance organisation should assess each situation individually prior to the issuance of a one-off authorisation. The maintenance organisation that issues this one-off authorisation retains responsibility for all work performed.

3. A one-off authorisation should not be issued where the level of certification required could exceed the knowledge and experience level of the person it is issued to. In all cases, due consideration should be given to the complexity of the work involved and the availability of required tooling and/or test equipment needed to complete the work.

**AMC 145.A.30(j)(5)(i) Personnel requirements**

In those situations where the requirement for a one-off authorisation to issue a CRS for a task on an aircraft type for which certifying staff does not hold a type-rated authorisation has been identified, the following procedure is recommended:

1. Flight crew should communicate full details of the defect to their maintenance

organizaci údržby. Je-li to nutné, měla by organizace údržby zvážit vydání jednorázového oprávnění.

2. Při vydání jednorázového oprávnění by organizace údržby měla ověřit, že:

a) Byly stanoveny a osvědčujícímu personálu předány úplné technické podrobnosti týkající se úkonů, které je třeba provést; a

b) Organizace údržby má schválen a do praxe zaveden postup koordinace a řízení celkové činnosti údržby prováděné v daném místě podle pravomoci jednorázového oprávnění; a

c) Osobě, které je vydáno jednorázové oprávnění, byly poskytnuty všechny nezbytné informace a poučení týkající se údajů pro údržbu a všechny zvláštní technické pokyny spojené se specifickými prováděnými úkony. Podrobné technologické karty, na nichž je činnost popsána v jednotlivých krocích, byly organizací údržby přesně formulovány a jejich obsah sdělen držiteli jednorázového oprávnění; a

d) Osoba je držitelem oprávnění rovnocenné úrovně a rozsahu na jiný typ letadla podobné technologie, konstrukce a systémů.

3. Držitel jednorázového oprávnění by měl při dokončení pracovních kroků podepsat podrobnou technologickou kartu, na níž jsou popsány jednotlivé kroky. Dokončené úkony by měly být ověřeny vizuální prohlídkou a/nebo běžným pracovním systémem při návratu do příslušných provozních prostor organizace údržby řádně schválené dle tohoto ČOS.

#### **AMC 145.A.30(j)(5)(ii) Požadavky na personál**

Tento odstavec se zaměřuje na personál, který není zaměstnancem organizace údržby, splňující požadavky podle bodu 145.A.30(j)(5) tohoto ČOS. Kromě položek uvedených v bodech AMC 145.A.30(j)(5)(i), odstavec 1, 2(a), (b) a (c) a 3, může

organisation. If necessary, the maintenance organisation should consider the issue of a one-off authorisation.

2. When issuing a one-off authorisation, the maintenance organisation should verify that:

a) Full technical details relating to the work required to be carried out have been established and passed on to the certifying staff; and

b) The maintenance organisation has an approved procedure in place for coordinating and controlling the total maintenance activity undertaken at the location under the authority of the one-off authorisation; and

c) The person to whom a one-off authorisation is issued has been provided with all the necessary information and guidance relating to maintenance data and any special technical instructions associated with the specific task undertaken. A detailed step by step worksheet has been defined by the maintenance organisation, communicated to the one-off authorisation holder; and

d) The person holds authorisations of equivalent level and scope on other aircraft type of similar technology, construction and systems.

3. The one-off authorisation holder should sign-off the detailed step by step worksheet when completing the work steps. The completed tasks should be verified by visual examination and/or normal system operation upon return to an appropriately approved EMAR 145 maintenance facility.

#### **AMC 145.A.30(j)(5)(ii) Personnel requirements**

This paragraph addresses staff not employed by the maintenance organisation who meet the requirements of EMAR 145.A.30(j)(5). In addition to the items listed in AMC EMAR 145.A.30(j)(5)(i), paragraph 1, 2(a), (b) and (c) and 3 the maintenance



organizace údržby vydat takové jednorázové oprávnění za předpokladu, že všechny podrobnosti odborné způsobilosti týkající se navrženého osvědčujícího personálu jsou ověřeny organizací údržby a jsou v daném místě k dispozici.

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

1. Být držitelem MAML s příslušnou kvalifikací pro typ vojenského letadla / skupinu vojenských letadel, nebo národní odbornost v případě letadlových celků samo o sobě neznamená, že je držitel odborně způsobilý k tomu, aby byl oprávněn jako osvědčující a/nebo podpůrný personál. Organizace údržby je odpovědná za posouzení odborné způsobilosti držitele v rozsahu údržby, pro kterou má být oprávněn.

2. Věta „organizace údržby musí zajistit, aby osvědčující a podpůrný personál měl patřičnou znalost příslušných letadel a/nebo letadlových celků, které mají být udržovány, včetně souvisejících postupů organizace údržby“ znamená, že osoba absolvovala výcvik a byla úspěšně posouzena z hlediska:

typu letadla nebo letadlového celku;

rozdílů v:

konkrétním modelu/variantě;

v konkrétní konfiguraci.

Organizace údržby 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, přičemž je třeba brát v úvahu rozdíly mezi standardním výcvikem pro kvalifikaci na typ vojenského letadla, kterou osoba získala, a konkrétní konfigurací letadla, na kterém má být prováděna údržba;

vhodný přístup týkající se bezpečnosti

organisation may issue such a one-off authorisation subject to full qualification details relating to the proposed certifying personnel being verified by the maintenance organisation and made available at the location.

#### **AMC 145.A.35(a) Certifying staff and support staff**

1. Holding a MAML with the relevant Military Aircraft Type/Group Rating, or a national qualification in the case of components, does not mean by itself that the holder is qualified to be authorised as certifying staff and/or support staff. The maintenance organisation is responsible to assess the competence of the holder for the scope of maintenance to be authorised.

2. The sentence “the maintenance organisation shall ensure that certifying staff and support staff have an adequate understanding of the relevant aircraft and/or components to be maintained together with the associated maintenance organisation procedures” means that the person has received training and has been successfully assessed on:

the type of aircraft or component;

the differences on:

the particular model/variant;

the particular configuration.

The maintenance organisation should specifically ensure that the individual competencies have been established with regard to:

relevant knowledge, skills and experience in the product type and configuration to be maintained, taking into account the differences between the generic Military Aircraft Type Rating training that the person received and the specific configuration of the aircraft to be maintained;

appropriate attitude towards safety and

a sledování postupů;

znalosti souvisejících postupů organizace údržby a postupů provozovatele (tj. manipulace a určování letadlových celků, použití MEL, použití letadlové knihy, nezávislé kontroly atd.).

3. Některé zvláštní úkony údržby mohou vyžadovat dodatečný specifický výcvik a praxi, zahrnující mimo jiné:

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 kontrolu a opravu konstrukce/systému;

další specializovanou údržbu požadovanou AMP.

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

4. Uspokojivé posouzení odborné způsobilosti by mělo být provedeno ve shodě s postupem schváleným NVLA (bod 3.4 MOE, jak je popsán v AMC 145.A.70(a) tohoto ČOS).

5. Organizace údržby by měla uchovávat kopie všech dokumentů dosvědčujících odbornou způsobilost a nedávnou praxi po dobu uvedenou v bodě 145.A.35(j) tohoto ČOS.

Další informace jsou uvedeny v AMC 66.A.20(b)3 ČOS 174007 (EMAR 66).

**AMC 145.A.35(b) Osvědčující a podpůrný personál**  
Přesunuto do bodu 145.A.35(b) tohoto ČOS.

observance of procedures;

knowledge of the associated maintenance organisation and Operating Organisation procedures (i.e. handling and identification of components, MEL use, Aircraft Technical Log use, independent checks, etc.).

3. Some special maintenance tasks may require additional specific training and experience, including but not limited to:

in-depth troubleshooting;

very specific adjustment or test procedures;

rigging;

engine run-up, starting and operating the engines, checking engine performance characteristics, normal and emergency engine operation, associated safety precautions and procedures;

extensive structural/system inspection and repair;

other specialised maintenance required by the AMP.

For engine run-up training, simulators and/or real aircraft should be used.

4. The satisfactory assessment of the competence should be conducted in accordance with a procedure approved by the NMAA (item 3.4 of the MOE, as described in AMC EMAR 145.A.70(a)).

5. The maintenance organisation should hold copies of all documents that attest the competence and recent experience for the period described in EMAR 145.A.35(j).

Additional information is provided in AMC EMAR 66.A.20(b)3.

**AMC 145.A.35(b) Certifying staff and support staff**  
Moved to EMAR 145.A.35(b).

**AMC 1 145.A.35(c) Osvědčující a podpůrný personál**

Pro výklad slov „šestiměsíční praxe v údržbě příslušných letadel v období dvou po sobě jdoucích let“ se použijí ustanovení AMC 66.A.20(b)2 ČOS 174007 (EMAR 66).

**AMC 2 145.A.35(c) Osvědčující a podpůrný personál**

Pokud nepředvídatelné odchylky v operačním vojenském zadání požadují využití personálu, který nespĺňuje podmínku šestiměsíčních zkušeností, měly by být tyto osoby zodpovědným manažerem schváleny pouze dočasně, přičemž budou přijata nezbytná preventivní/zmírňující opatření a jak organizace, která provozuje letadlo / CAMO, pro něž se činnost provádí, tak NVLA by měly být o tomto stavu informovány.

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

1. Pokračovací výcvik je obousměrný proces, který má zajistit, že osvědčující personál zůstane i nadále znalý z hlediska postupů, lidských činitelů, technických znalostí a že organizace údržby má zpětnou vazbu na přiměřenost svých postupů a pokynů pro údržbu. V důsledku interaktivního charakteru tohoto výcviku by do něho měla organizace údržby zapojit oddělení kvality, aby byla zajištěna účinná zpětná vazba. Případně by měla být zajištěna zpětná vazba mezi oddělením výcviku a oddělením kvality umožňující přijímání odpovídajících opatření.

2. Pokračovací výcvik by měl zahrnovat změny v důležitých požadavcích, jako jsou změny v tomto ČOS, v postupech organizace údržby a úpravě norem udržovaných produktů a dále vlivy lidských činitelů zjištěné z interních a externích analýz mimořádných událostí. Sem patří také případy, kdy personál opomenul dodržovat postupy, a důvody, proč jednotlivé postupy nejsou vždy dodržovány. Pokračovací výcvik v mnoha případech zvýší tlak na dodržování postupů a zajistí, že jsou odhalovány nekompletní nebo nesprávné postupy, a to za účelem jejich

**AMC 1 145.A.35(c) Certifying staff and support staff**

For the interpretation of “6 months of actual relevant aircraft maintenance experience in any consecutive 2-year period”, the provisions of AMC EMAR 66.A.20(b)2 are applicable.

**AMC 2 145.A.35(c) Certifying staff and support staff**

Where unpredictable variations in operational military tasking require the use of personnel not meeting the six-month experience requirement, this should be approved by the Accountable Manager on a temporary basis only with the necessary precaution/mitigation put in place and both the Operating Organisation/CAMO for which work is being conducted and the NMAA should be informed.

**AMC 145.A.35(d) Certifying staff and support staff**

1. Continuation training is a two way process to ensure that certifying staff and support staff remain current in terms of procedures, human factors and technical knowledge and that the maintenance organisation receives feedback on the adequacy of its procedures and maintenance instructions. Due to the interactive nature of this training, the maintenance organisation should consider the involvement of the quality department to ensure that feedback is actioned. Alternatively, there should be a procedure to ensure that feedback is formally passed from the training department to the quality department to initiate action.

2. Continuation training should cover changes in relevant requirements such as EMAR 145, changes in maintenance organisation procedures and the modification standard of the products being maintained plus human factor issues identified from any internal or external analysis of incidents. It should also address instances where staff failed to follow procedures and the reasons why particular procedures are not always followed. In many cases the continuation training should reinforce the need to follow procedures and ensure that incomplete or incorrect procedures are iden-

nápravy. Výše uvedené nevylučuje nutnost provádět audity kvality u těchto postupů.

3. Aby pokračovací výcvik, splnil podmínky bodu 145.A.35(d) tohoto ČOS, měl by mít dostatečnou dobu trvání s opakováním každé 2 roky, a může být rozdělen do určitého počtu oddělených bloků. Bod 145.A.35(d) tohoto ČOS požaduje výcvik, který udržuje osvědčující personál trvale informovaný v otázkách příslušné technologie, postupů a vlivů selhání lidských činitelů, což je jednou ze součástí zajišťování kvality. Z toho důvodu by měla doba trvání odpovídat významu nálezů auditů kvality a dalších vnitřních/vnějších zdrojů informací dostupných organizaci údržby o lidských chybách v údržbě. To znamená, že v případě organizace údržby, která udržuje letadla s malým množstvím významných nálezů auditu kvality, by měl být pokračovací výcvik omezen spíše na dny než na týdny, kdežto podobné organizace údržby s četnými nálezy z auditů kvality by měly provádět výcvik v trvání několika týdnů. Pro organizace údržby, které udržují letadlové celky, by se stanovování doby trvání pokračovacího výcviku mělo řídit obdobným pravidlem s přihlédnutím k povaze činnosti. Například pokračovací výcvik osvědčujícího personálu, který uvolňuje hydraulická čerpadla, může být požadován pouze v rozsahu několika hodin, zatímco v případě osvědčujícího personálu, který uvolňuje turbínové motory se bude jednat o několik dní takového výcviku. Obsah pokračovacího výcviku by se měl týkat důležitých nálezů auditu kvality a doporučuje se, aby takový výcvik byl přezkoumán nejméně jednou v období každých 24 měsíců.

4. Způsob vedení výcviku je míněn jako flexibilní proces a mohl by například zahrnovat pokračovací výcvikový kurz dle ČOS 174006 (EMAR 147), letecké přednáškové kurzy, krátkodobé interní kurzy, semináře atd. Prvky, obecný obsah a délka takového výcviku by měly být přesně stanoveny v MOE s výjimkou, kdy je takový výcvik prováděn organizací oprávněnou dle ČOS 174006 (EMAR 147), a kdy takové

trained to the maintenance organisation in order that they can be corrected. This does not preclude the possible need to carry out a quality audit of such procedures.

3. Continuation training should be of sufficient duration in each 2 year period to meet the intent of EMAR 145.A.35(d) and may be split into a number of separate elements. EMAR 145.A.35(d) requires such training to keep certifying staff and support staff updated in terms of relevant technology, procedures and human factors issues which means it is one part of ensuring quality. Therefore, sufficient duration should be related to relevant quality audit findings and other internal/external sources of information available to the maintenance organisation on human errors in maintenance. This means that in the case of a maintenance organisation that maintains aircraft with few relevant quality audit findings, continuation training could be limited to days rather than weeks, whereas a similar maintenance organisation with a number of relevant quality audit findings, such training may take several weeks. For a maintenance organisation that maintains aircraft components, the duration of continuation training would follow the same philosophy but should be scaled down to reflect the more limited nature of the activity. For example, certifying staff who release hydraulic pumps may only require a few hours of continuation training whereas those who release turbine engines may require a few days of such training. The content of continuation training should be related to relevant quality audit findings and it is recommended that such training is reviewed at least once in every 24 month period.

4. The method of training is intended to be a flexible process and could, for example, include an EMAR 147 continuation training course, aeronautical college courses, internal short duration courses, seminars, etc. The elements, general content and length of such training should be specified in the MOE unless such training is undertaken by an EMAR 147 Maintenance Training Organisation (MTO) when such details may

podrobnosti mohou být přesně stanoveny dle schválení a odkázány na MOE.

be specified under the approval and cross referenced in the MOE.

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

Program pokračovacího výcviku by měl uvádět veškerý osvědčující a podpůrný personál, termín konání výcviku, prvky takového výcviku a údaj, zda byl proveden přiměřeně v plánovaném čase. Tato informace by následně měla být přenesena do záznamu osvědčujícího a podpůrného personálu tak, jak požaduje 145.A.35(j) tohoto ČOS.

**AMC 145.A.35(e) Certifying staff and support staff**

The programme for continuation training should list all certifying staff and support staff and when training will take place, the elements of such training and an indication that it was carried out reasonably on time as planned. Such information should subsequently be transferred to the certifying staff and support staff record as required by EMAR 145.A.35(j).

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

Jak je stanoveno v bodu 145.A.35(f) tohoto ČOS, kromě případu, kdy dojde k jakýmkoli nepředvídaným událostem uvedeným v bodě 145.A.30(j)(5), měl by být veškerý budoucí osvědčující a podpůrný personál posouzen z hlediska způsobilosti ve vztahu k přiděleným povinnostem ve shodě s AMC 1, 2, 3 a 4 k bodu 145.A.30(e) tohoto ČOS, podle toho, co je použitelné.

**AMC 145.A.35(f) Certifying staff and support staff**

As stated in EMAR 145.A.35(f), except where any of the unforeseen cases of EMAR 145.A.30(j)(5) applies, all prospective certifying staff and support staff should be assessed for competence related to their intended duties in accordance with AMCs 1, 2, 3 and 4 to EMAR 145.A.30(e), as applicable.

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

1. O každé osobě, která přísluší k osvědčujícímu a podpůrnému personálu, by měl být, je-li to použitelné, veden záznam obsahující tyto minimální informace:

- a. Jméno
- b. Hodnost/funkce a služební číslo (je-li to použitelné)
- c. Datum narození
- d. Základní výcvik
- e. Výcvik na typ vojenského letadla / výcvik v konkrétním úkonu
- f. Pokračovací výcvik
- g. Praxe
- h. Odborná způsobilost mající vztah k oprávnění

**AMC 145.A.35(j) Certifying staff and support staff**

1. The following minimum information as applicable should be kept on record in respect of each certifying staff and support staff:

- a. Name
- b. Rank/Grade and Service Number (if applicable)
- c. Date of Birth
- d. Basic Training
- e. Military Aircraft Type Training/Task Training
- f. Continuation Training
- g. Experience
- h. Qualifications relevant to the authorisation

i. Rozsah oprávnění

i. Scope of the authorisation

j. Datum prvního vydání oprávnění

j. Date of first issue of the authorisation

k. Datum ukončení platnosti oprávnění, je-li platnost omezena

k. If appropriate – expiry date of the authorisation

l. Identifikační číslo oprávnění

l. Identification Number of the authorisation

m. Bezpečnostní prověrka (je-li požadována)

m. Security clearance (where applicable)

2. Záznam může mít jakýkoli formát, a měl by být určen oddělením kvality organizace údržby.

2. The record may be kept in any format and should be controlled by the maintenance organisation.

3. Přístup k systému by měl být omezen na minimum oprávněných osob, aby záznamy nemohly být neoprávněně měněny a aby neoprávněné osoby neměly přístup k důvěrným záznamům.

3. Persons authorised to access the system should be maintained at a minimum to ensure that records cannot be altered in an unauthorised manner or that such confidential records become accessible to unauthorised persons.

4. NVLA je 'oprávněnou osobou', pokud zkoumá systém záznamů pro účely prvního schválení a zachování jeho platnosti nebo pokud má NVLA důvod pochybovat o odborné způsobilosti určité osvědčující osoby.

4. The NMAA or qualified entity acting on behalf of the NMAA is to be considered as an 'authorised person' when investigating the records system for initial and continued approval or when the NMAA has cause to doubt the competence of a particular person.

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

1. Odpovědností organizace údržby dle tohoto ČOS vydávající oprávnění pro osvědčující personál kategorie A je, aby zajistila, že záznam získaný touto osobou pokrývá všechny úkony, pro které má být oprávněna. To je zvláště důležité v těch případech, kdy byl záznam poskytnut organizací dle ČOS 174006 (EMAR 147) nebo organizací dle tohoto ČOS jinou, než která vydává oprávnění.

#### **AMC 145.A.35(n) Certifying staff and support staff**

1. It is the responsibility of the AMO issuing the Category A certifying staff authorisation to ensure that the task training received by this person covers all the tasks to be authorised. This is particularly important in those cases where the task training has been provided by an EMAR 147 MTO or by an AMO different from the one issuing the authorisation.

2. „Řádně schválenou dle ČOS 174006 (EMAR 147)“ je myšlena organizace údržby, která je držitelem schválení k poskytování záznamu kategorie A pro odpovídající typ letadla.

2. “Appropriately approved in accordance with EMAR 147” means an MTO holding an approval to provide Category A task training for the corresponding aircraft type.

3. „Řádně schválenou dle tohoto ČOS“ je myšlena organizace údržby, která je držitelem schválení organizace údržby pro odpovídající typ letadla.

3. “Appropriately approved in accordance with EMAR 145” means an AMO holding a maintenance organisation approval for the corresponding aircraft type.

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

1. Právo držitele MAML kategorie B2 uvolňovat do provozu vojenskou leteckou techniku po menší plánované traťové údržbě a odstranění jednoduché závady ve shodě s bodem 66.A.20(a)(3)(ii) ČOS 174007 (EMAR 66) může být uděleno pouze organizací oprávněnou dle tohoto ČOS, v níž je držitel MAML v pracovním poměru / s uzavřenou smlouvou po splnění všech požadavků určených v bodě 145.A.35(o) tohoto ČOS. Toto právo nemůže být přeneseno na jinou organizaci údržby.

2. Pokud už má držitel MAML kategorie B2 oprávnění osvědčujícího personálu zahrnující menší plánovanou traťovou údržbu a odstraňování jednoduchých závad pro konkrétní typ letadla, mohou být nové úkony související s kategorií A k tomuto typu přidány bez toho, aby byla vyžadována další 6měsíční praxe. Pro tyto dodatečné úkony je však i nadále požadován zácvik (teoretický a praktický) a zkouška/posouzení.

3. Pokud je záměrem oprávnění osvědčujícího personálu pokrýt několik typů letadla, lze praxi kombinovat v rámci jediného 6měsíčního období.

Pro doplnění nových typů letadel do oprávnění osvědčujícího personálu by mělo být požadováno dalších 6 měsíců praxe, pokud není letadlo považováno podle AMC 66.A.20(b)2 ČOS 174007 (EMAR 66) za podobné jinému letadlu, pro něž již osvědčující personál oprávnění má.

4. Výraz „šestiměsíční praxe“ může zahrnovat zaměstnání na plný nebo částečný úvazek. Důležitým aspektem je, aby osoba byla po dobu 6 měsíců (ne nezbytně každodenně) zapojena do těch úkonů, které jsou součástí oprávnění.

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

‘Není-li NVLA schváleno jinak’, v tomto kontextu znamená, že NVLA může od konkrétního požadavku upustit v případě, že

#### **AMC 145.A.35(o) Certifying staff and support staff**

1. The privilege for a Category B2 MAML holder to release minor scheduled line maintenance and simple defect rectification in accordance with EMAR 66.A.20(a)(3)(ii) can only be granted by the AMO where the MAML holder is employed/contracted after meeting all the requirements specified in EMAR 145.A.35(o). This privilege cannot be transferred to another maintenance organisation.

2. When a Category B2 MAML holder already holds a certifying staff authorisation containing minor scheduled line maintenance and simple defect rectification for a particular aircraft type, new tasks relevant to Category A can be added to that type without requiring another 6 months of experience. However, task training (theoretical plus practical hands-on) and examination/assessment for these additional tasks is still required.

3. When the certifying staff authorisation intends to cover several aircraft types, the experience may be combined within a single 6-month period.

For the addition of new aircraft types to the certifying staff authorisation, another 6 months should be required unless the aircraft is considered similar per AMC EMAR 66.A.20(b)2 to the one already held.

4. The term “6 months of experience” can include either full-time employment or part-time employment. The important aspect is that the person has been involved during a period of 6 months (not necessarily every day) in those tasks which are going to be part of the authorisation.

#### **GM 145.A.35(o) Certifying staff and support staff**

‘Unless approved otherwise by the NMAA’ in this context means that the requirement can be waived by the NMAA in the case

vojenský personál, který již je držitelem příslušného oprávnění, je vyslán z jedné AMO do druhé.

#### **AMC 145.A.40(a) Vybavení, nářadí a materiál**

Jakmile žadatel o schválení stanovil zamýšlený rozsah schválení k posouzení NVLA, musí prokázat, že veškeré nářadí a vybavení předepsané v údajích pro údržbu má v případě potřeby k dispozici. Veškeré takové nářadí a vybavení, u kterých je nutné kontrolovat údržbu nebo kalibraci, protože jsou nezbytné k měření specifikovaných rozměrů a průběhů kroticích momentů atd., musí být jednoznačně určeno a jmenovitě zapsáno v seznamu, včetně jakéhokoli osobního nářadí a vybavení, které organizace údržby odsouhlasí k použití.

#### **AMC 145.A.40(b) Vybavení, nářadí a materiál**

1. Péče o nářadí a vybavení vyžaduje, aby organizace údržby měla postup pro provádění prohlídky/ošetření, a případně pro pravidelnou kalibraci takových prostředků a podávala uživatelům informaci, že daný prostředek nemá prošlou lhůtu žádné kontroly, ošetření nebo kalibrace. K tomu je nezbytný jasný systém označování veškerého nářadí, vybavení a zkušebního zařízení štítky (nálepkami) s informacemi o termínech příštích předepsaných kontrol, ošetření či kalibrací, nebo že daný prostředek není schopen provozu z jiného důvodu, který by nemusel být zřejmý. Pro veškeré nářadí a vybavení s požadovanou přesností by měl být veden seznam se záznamy o kalibraci a použitých platných standardech.

2. Pravidelné kontroly, ošetření či kalibrace by měly být prováděny ve shodě s pokyny výrobce vybavení, pokud není NVLA schváleno jinak.

3. V tomto kontextu znamenají platné standardy takové normy, jež byly stanoveny nebo zveřejněny příslušným orgánem, ať už má nebo nemá právní subjektivitu, a jsou široce uznávány v letectví jako normy, které obsahují osvědčené postupy, nebo normy uznávané NVLA.

of military personnel that already hold this privilege when they are posted from one AMO to another.

#### **AMC 145.A.40(a) Equipment, tools and material**

Once the applicant for approval has determined the intended scope of approval for consideration by the NMAA, it should be necessary to show that all tools and equipment as specified in the maintenance data can be made available when needed. All such tools and equipment that require to be controlled in terms of servicing or calibration by virtue of being necessary to measure specified dimensions and torque figures etc, should be clearly identified and listed in a control register including any personal tools and equipment that the maintenance organisation agrees can be used.

#### **AMC 145.A.40(b) Equipment, tools and material**

1. The control of these tools and equipment requires that the maintenance organisation has a procedure to inspect/service and, where appropriate, calibrate such items on a regular basis and indicate to users that the item is within any inspection or service or calibration time-limit. A clear system of labelling all tooling, equipment and test equipment is therefore necessary giving information on when the next inspection or service or calibration is due and if the item is unserviceable for any other reason where it may not be obvious. A register should be maintained for all precision tooling and equipment together with a record of calibrations and standards used.

2. Inspection, service or calibration on a regular basis should be in accordance with the equipment manufacturers' instructions unless approved otherwise by the NMAA.

3. In this context officially recognised standard means those standards established or published by an official body whether having legal personality or not, which are widely recognised by the aerospace sector as constituting good practice, or those accepted by the NMAA.



**AMC 145.A.42(a) Nakládání s letadlovými celky**

1. Dokumentem rovnocenným formuláři 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) může být:

a) NEPOUŽITO.

b) NEPOUŽITO.

c) NEPOUŽITO.

d) NEPOUŽITO.

e) NEPOUŽITO.

f) Formulář 1 EASA (je-li akceptován NVLA a nepochází z dokumentu schválené organizace údržby EASA, část M, hlava F).

g) Národní ekvivalent dokumentu uznaný NVLA, který deklaruje provozuschopnost a letovou způsobilost.

h) Dokument o uvolnění vydaný organizací uznávanou NVLA.

2. Viz AMC 145.A.42(a)4 a AMC 145.A.42(a)5 tohoto ČOS.

**GM 145.A.42(a) Nakládání s letadlovými celky**

Důvodem, proč musí být formulář 1 EASA vydán organizací údržby dle části 145 EASA, nikoli schválenou organizací EASA, část M, hlava F, je to, že schválená organizace údržby z hlavy F by neměla vydávat části pro letadla se 'složitým motorovým pohonem' nebo 'CAT'. Vojenská letadla jsou považována za letadla se 'složitým motorovým pohonem' a 'CAT'.

**AMC 145.A.42(a)2 Nakládání s letadlovými celky**

Organizace údržby provádějící údržbu by měla zajistit řádnou identifikaci všech letadlových celků neschopných provozu.

Neprovozuschopnost letadlového celku by měla být zřetelně vyznačena na štítku nebo jiným vhodným způsobem spolu s identifikačními údaji letadlového celku

**AMC 145.A.42(a) Acceptance of components**

1. A document equivalent to an EMAR Form 1 may be:

a) NOT APPLICABLE.

b) NOT APPLICABLE.

c) NOT APPLICABLE.

d) NOT APPLICABLE.

e) NOT APPLICABLE.

f) An EASA Form 1 (if accepted by the NMAA, and not originating from an EASA Part M Subpart F approved organisation).

g) A national equivalent document recognized by the NMAA as declaring an item's serviceability and airworthiness.

h) A release document issued by an organisation accepted by the NMAA.

2. See AMC EMAR 145.A.42(a)4 and AMC EMAR 145.A.42(a)5.

**GM 145.A.42(a) Acceptance of components**

The reason that the EASA Form 1 must be issued by an EASA Part 145 maintenance organisation, not an EASA Part M Subpart F approved organisation is that a Subpart F organisation should not issue parts for 'complex motor-powered' or 'CAT' aircraft. Military aircraft are considered equivalent to 'complex motor-powered' aircraft and 'CAT' aircraft.

**AMC 145.A.42(a)2 Acceptance of components**

The maintenance organisation performing maintenance should ensure proper identification of any unserviceable components.

The unserviceable status of the component should be clearly declared on a tag or other suitable means together with the component identification data and any information useful

a veškerými informacemi užitečnými ke stanovení opatření, která mají být přijata. V těchto informacích by měla být, je-li to vhodné, uvedena doba používání celku, stav údržby, stav ochrany, poruchy, závady, hlášené nebo zjištěné, jeho vystavení nepříznivým podmínkám prostředí nebo případy, kdy se celek podrobil mimořádné události nebo nehodě nebo jimi byl ovlivněn. Měly by být k dispozici prostředky zabraňující nechtěnému oddělení štítku od letadlového celku.

**AMC 145.A.42(a)3 Nakládání s letadlovými celky**

Organizace údržby si může po konzultaci s CAMO / organizací, která provozuje letadlo vybrat, zda nepoužitelné letadlové celky uvolní pro legální neletové použití, například pro výcvik a vzdělávání, výzkum a vývoj. V těchto případech nemusí být znehodnocení namístě. Aby se zabránilo opětovnému vstupu celku do systému dodávek pro leteckou techniku, měly by se používat tyto metody:

(a) trvalé označení nebo orazítkování letadlového celku jako „NEPOUŽITELNÝ V PROVOZU“ (inkoustové razítko není přijatelnou metodou);

(b) odstranění původního identifikačního čísla dílu;

(c) odstranění identifikačního štítku;

(d) udržování systému sledování nebo odpovědnosti podle sériových čísel nebo jiných individuálních údajů k evidenci předávaných nepoužitelných letadlových celků;

(e) zapracování písemných postupů týkajících se likvidace těchto celků do každé dohody nebo smlouvy o předání takových letadlových celků.

**POZNÁMKA:** Nepoužitelné letadlové celky by neměly být uvolňovány žádné osobě nebo organizaci, která je známá navrácením nepoužitelných letadlových celků do systému dodávek pro leteckou techniku. Informace o takových organizacích lze nalézt například ve zprávách FAA

to define actions necessary to be taken. Such information should state, as applicable, in-service times, maintenance status, preservation status, failures, defects or malfunctions reported or detected, exposure to adverse environmental conditions or if the component has been involved in or affected by an accident/incident. Means should be provided to prevent unwanted separation of this tag from the component.

**AMC 145.A.42(a)3 Acceptance of components**

A maintenance organisation may choose, in consultation with the CAMO/Operating Organisation, to release an unsalvageable component for legitimate non-flight uses, such as for training and education, research and development. In such instances, mutilation may not be appropriate. The following methods should be used to prevent the component re-entering the aviation supply system:

(a) permanently marking or stamping the component, as “NOT SERVICEABLE.” (ink stamping is not an acceptable method);

(b) removing original part number identification;

(c) removing data plate identification;

(d) maintaining a tracking or accountability system, by serial number or other individualised data, to record transferred unsalvageable aircraft component;

(e) including written procedures concerning disposal of such components in any agreement or contract transferring such components.

**NOTE:** Unsalvageable components should not be released to any person or organisation that is known to return unsalvageable components back into the aviation supply system, due to the potential safety threat. Information about such organisations can be found, for example, in

o neschválených letadlových celcích, ve speciálních bulletinech letové způsobilosti FAA nebo v informačních bulletinech o bezpečnosti vydávaných EASA.

**AMC 145.A.42(a)3(ii) Nakládání s letadlovými celky**

1. Znehodnocení by mělo být provedeno tak, aby celky byly trvale nepoužitelné pro své původní účely. Znehodnocené celky by nemělo být možné repasovat nebo jejich stav zamaskovat tak, aby vznikl dojem, že jsou opravitelné, např. opětovným pokovením, zkrácením šroubů s dlouhým závitem a jejich opětovnou instalací, svařováním, rovnáním, obráběním, čištěním, leštěním nebo opětovným nátěrem.

2. Díly (letadlové celky) lze znehodnocovat jedním z níže uvedených postupů nebo jejich kombinací:

- (a) broušením,
- (b) pálením,
- (c) odstranění hlavního závěsu (oka) nebo jiného integrálního prvku,
- (d) trvalá deformace dílů,
- (e) vyříznutí díry (otvoru) hořákem na tavné obloukové plazmové řezání nebo pilou,
- (f) tavením,
- (g) rozřezáním na mnoho malých kousků,
- (h) jakoukoli jinou metodou individuálně přijatou NVLA.

3. Následující postupy jsou příklady méně úspěšného znehodnocení, protože nemusí být vždy dostatečně účinné:

- (a) vysekávání (pěchování) nebo vibroleptání,
- (b) stříkání barvou,
- (c) malé deformace, zářezy nebo vysekání značky kladivem,

FAA Unapproved Parts Notifications, FAA Special Airworthiness Bulletins or EASA Safety Information Bulletins.

**AMC 145.A.42(a)3(ii) Acceptance of components**

1. Mutilation should be accomplished in such a manner that the components become permanently unusable for their original intended use. Mutilated components should not be able to be reworked or camouflaged to provide the appearance of being serviceable, such as by re-plating, shortening and re-threading long bolts, welding, straightening, machining, cleaning, polishing, or repainting.

2. Mutilation may be accomplished by one or a combination of the following procedures:

- (a) grinding,
- (b) burning,
- (c) removal of a major lug or other integral feature,
- (d) permanent distortion of parts,
- (e) cutting a hole with a cutting torch or saw,
- (f) melting,
- (g) sawing into many small pieces,
- (h) any other method accepted by the NMAA on a case by case basis.

3. The following procedures are examples of mutilation that are often less successful because they may not be consistently effective:

- (a) stamping or vibro-etching,
- (b) spraying with paint,
- (c) small distortions, incisions or hammer marks,

(d) identifikace štítkem (visačkou) nebo značením (značkou),

(e) vyvrtání malých děr,

(f) rozřezání jen na dva kusy.

4. Vzhledem k tomu, že výrobci schválených letadlových celků by měli uchovávat záznamy o sériových číslech vyřazených certifikovaných celků s omezenou provozní dobou nebo jiných důležitých celků, měla by organizace údržby, která nějaký celek znehodnocuje, o tomto informovat původního výrobce celku, pokud NVLA nestanoví jinak.

#### **AMC 145.A.42(a)4 Nakládání s letadlovými celky** STANDARDNÍ SOUČÁSTI

(a) Definice 'standardních součástí' viz EMAD 1.

(b) Průvodní dokumentace standardních součástí by se měla jednoznačně vztahovat k jednotlivým dílům a obsahovat prohlášení o shodě a výrobní i dodavatelský zdroj (postačující je osvědčení o shodě). Některé materiály podléhají zvláštním podmínkám, jako je podmínka skladování nebo omezení použitelnosti atd., což by mělo být uvedeno v dokumentaci a/nebo na obalu materiálu.

(c) Formulář 1 EASA / formulář 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) nebo jeho ekvivalent není obvykle vydáván, a proto by neměl být očekáván.

#### **AMC 145.A.42(a)5 Nakládání s letadlovými celky**

(a) Spotřebním materiálem je jakýkoli materiál, který se používá pouze jednou, jako jsou mazadla, cementy, směsi, barvy, chemikálie, barviva, tmely atd.

(b) Surovinou se rozumí jakýkoli materiál, který vyžaduje další zpracování, aby se stal částí letadla, jako jsou kovy, plasty, textilie atd.

(c) Surový i spotřební materiál by měl být přijat pouze tehdy, splňuje-li požadovanou

(d) identification by tag or markings,

(e) drilling small holes,

(f) sawing in two pieces only.

4. Since manufacturers producing approved aircraft components should maintain records of serial numbers for 'retired' certified life-limited or other critical components, the organisation that mutilates a component should inform the original manufacturer unless directed otherwise by the NMAA.

#### **AMC 145.A.42(a)4 Acceptance of components** STANDARD PARTS

(a) For a definition of 'Standard Parts' see EMAD 1.

(b) Documentation accompanying standard parts should clearly relate to the particular parts and contain a conformity statement plus both the manufacturing and supplier source (a Certificate of Conformity is sufficient). Some material is subject to special conditions such as storage condition or life limitation, etc. and this should be included on the documentation and/or material packaging.

(c) An EASA/EMAR Form 1 or equivalent is not normally issued and therefore none should be expected.

#### **AMC 145.A.42(a)5 Acceptance of components**

(a) Consumable material is any material which is only used once, such as lubricants, cements, compounds, paints, chemicals, dyes, and sealants, etc.

(b) Raw material is any material that requires further work to make it into a component part of the aircraft such as metals, plastics, fabric, etc.

(c) Material, both raw and consumable, should only be accepted when satisfied that

specifikaci. Aby tomu bylo učiněno zadost, měl by být materiál a/nebo jeho obal označen specifikací a případně číslem šarže.

(d) Průvodní dokumentace veškerého materiálu by se měla jasně vztahovat ke konkrétnímu materiálu, a obsahovat prohlášení o shodě a výrobní a dodavatelský zdroj. Některé materiály podléhají zvláštním podmínkám, jako jsou podmínky skladování nebo omezení použitelnosti atd., což by mělo být uvedeno v dokumentaci a/nebo na obalu materiálu.

(e) Specifikace materiálu je obvykle uvedena v dokladech držitele M(S)TC vyjma případu, kdy NVLA dohodla jinak. Formulář 1 EASA / EMAR (formulář 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document)) nebo ekvivalent by pro takový materiál neměl být vydán, a proto by neměl být očekáván.

(f) Položky pořizované v sériích (šaržích) (spojovací materiál atd.) by měly být dodány v balení. Na obalu by měla být uvedena příslušná specifikace/norma, výrobní číslo, číslo šarže a množství položek. Průvodní dokumentace materiálu by měla obsahovat příslušnou specifikaci/normu, výrobní číslo, číslo šarže, dodané množství a výrobní zdroje. Pokud je materiál získáván z různých šarží, měla by být dodána dokumentace o přijetí pro každou šarži.

#### **AMC 145.A.42(b) Nakládání s letadlovými celky**

(a) Formulář 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) (nebo jiné ekvivalentní formuláře podrobně popsané v bodě AMC EMAR 145.A.42(a) tohoto ČOS) identifikuje stav letadlového celku. Blok 12 'Poznámky' ve formuláři 1 obsahuje v některých případech informace klíčové pro zachování letové způsobilosti, které mohou vyžadovat příslušná nezbytná opatření. Přejímací organizace údržby by se měla přesvědčit, že příslušný letadlový celek je ve vyhovujícím stavu a byl řádně uvolněn do provozu. Kromě toho by měla organizace údržby zajistit, aby letadlový celek splňoval schválené údaje/normy, které odpovídají konstrukční normě a normě pro modifikaci. To lze

it is to the required specification. To be satisfied, the material and/or its packaging should be marked with the specification and, where appropriate, the batch number.

(d) Documentation accompanying all material should clearly relate to the particular material and contain a conformity statement plus both the manufacturing and supplier source. Some material is subject to special conditions such as storage condition, or life limitation, etc., and this should be included on the documentation and/or material packaging.

(e) The material specification is normally identified in the M(S)TC holder's data except in the case where the NMAA has agreed otherwise. An EASA/EMAR Form 1 or equivalent should not be issued for such material, and, therefore, none should be expected.

(f) Items purchased in batches (fasteners, etc.) should be supplied in a package. The packaging should state the applicable specification/standard, P/N, batch number, and the quantity of the items. The documentation accompanying the material should contain the applicable specification/standard, P/N, batch number, supplied quantity, and the manufacturing sources. If the material is acquired from different batches, acceptance documentation for each batch should be supplied.

#### **AMC 145.A.42(b) Acceptance of components**

(a) The EMAR Form 1 (or other equivalent forms detailed at AMC EMAR 145.A.42(a)) identifies the status of an aircraft component. Block 12 'Remarks' on the EMAR Form 1 in some cases contains vital airworthiness related information which may need appropriate and necessary actions. The receiving maintenance organisation should be satisfied that the component in question is in satisfactory condition and has been appropriately released to service. In addition, the maintenance organisation should ensure that the component meets the approved data/standard, such as the required design and modification standard. This may be accomplished by reference to

provést odkazem na katalog dílů výrobce nebo jiné schválené údaje (např. servisní bulletin). Pozornost by měla být věnována také zajišťování shody s použitelnými AD, stavu částí s omezenou provozní dobou namontovaných na letadlovém celku a také CDCCL (tam, kde je to použitelné).

(b) Aby bylo zajištěno, že je celek ve vyhovujícím stavu, měla by organizace údržby provádět kontroly a ověřování.

(c) Provádění výše uvedených kontrol a ověření by mělo být realizováno před zástavbou součásti do letadla.

(d) Ačkoli níže uvedený seznam nevyčerpává všechny možnosti, obsahuje typické kontroly, které je třeba provádět:

(i) ověřuje se celkový stav celků a jejich balení v souvislosti s možným poškozením, které by mohlo ovlivnit celistvost součástí;

(ii) ověřuje se, zda neuplynula doba skladovatelnosti celku;

(iii) ověřuje se, zda jsou položky přijaty ve vhodném balení vzhledem k typu celku: např. v případě potřeby správné balení zařízení podle ATA 300 nebo balení zařízení citlivých na elektrostatický výboj;

(iv) ověřuje se, zda je celek opatřen všemi záslepkami a uzávěry ve shodě se schválenými údaji, aby nedošlo k poškození nebo vnitřní kontaminaci (vnitřnímu znečištění).

#### **AMC 145.A.42(c) Nakládání s letadlovými celky**

1. Souhlas NVLA s výrobou součástí u organizace údržby by měl být formalizován prostřednictvím schválení podrobného postupu v MOE. Tento přijatelný způsob průkazu obsahuje zásady a podmínky, které je třeba vzít v úvahu při přípravě přijatelných postupů.

2. Výroba, kontrola montáže a zkoušky by měly nepochybně být v rámci technických a procesních možností organizace údržby.

the manufacturer's parts catalogue or other approved data (i.e. Service Bulletin). Care should also be taken in ensuring compliance with applicable ADs, the status of any life-limited parts fitted to the aircraft component as well as CDCCLs (if applicable).

(b) To ensure a component is in a satisfactory condition, the maintenance organisation should perform checks and verifications.

(c) Performance of the above checks and verifications should take place before the component is installed on the aircraft.

(d) The following list, though not exhaustive, contains typical checks to be performed:

(i) verify the general condition of components and their packaging in relation to damages that could affect the integrity of the components;

(ii) verify that the shelf life of the component has not expired;

(iii) verify that items are received in the appropriate package in respect of the type of component: e.g. correct ATA 300 or electrostatic sensitive devices packaging, when necessary;

(iv) verify that the component has all plugs and caps appropriately installed in accordance with approved data to prevent damage or internal contamination.

#### **AMC 145.A.42(c) Acceptance of components**

1. The agreement by the NMAA for the fabrication of parts by the maintenance organisation should be formalised through the approval of a detailed procedure in the MOE. This AMC contains principles and conditions to be taken into account for the preparation of an acceptable procedure.

2. Fabrication, inspection, assembly and test should be clearly within the technical and procedural capability of the maintenance organisation.

3. Všechny nezbytné údaje k výrobě součásti by měly být schváleny buď NVLA nebo držitelem Typového osvědčení (TC) na danou vojenskou (M) leteckou techniku či držitelem schválení organizace pro projektování dle ČOS 174005 (EMAR 21), případně držitelem Doplnkového typového osvědčení (STC) na danou vojenskou (M) leteckou techniku.

4. Položky vyrobené organizací údržby mohou být použity pouze touto organizací údržby při opravě, údržbě, úpravách nebo opravách letadel nebo letadlových celků prováděných ve svých vlastních prostorách. Výroba součástí pro jiné závody může být na místě pouze na základě schválení NVLA. Souhlas s výrobou neznamena schválení výroby, a takové součásti nejsou způsobilé pro vydání osvědčení na formuláři 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document). Tento zákaz platí i pro hromadný převod nadbytečných zásob tím, že místně vyrobené součásti jsou fyzicky odděleny a vyloučeny z jakéhokoli procesu vydání osvědčení. Vyrobené součásti mají být zřetelně označeny štítky způsobem stanoveným NVLA.

5. Výroba součástí, modifikačních souprav atd. pro navazující dodávku a/nebo prodej nesmí být řízena organizací údržby, není-li NVLA schváleno jinak.

6. Údaje stanovené v odstavci 3 mohou obsahovat postupy oprav zahrnujících výrobu součástí. Pokud jsou údaje o těchto součástech dostatečné k tomu, aby usnadnily výrobu, mohou být vyrobeny organizací údržby. Pozornost by měla být věnována tomu, aby se zajistilo, že údaje obsahují podrobnosti o číslování součástí, rozměrech, materiálech, postupech a jakýchkoli zvláštních výrobních technologiích, přesných popisech speciálních surovin a/nebo požadavky na vstupní kontrolu a že schválená organizace údržby má potřebnou způsobilost. Tato způsobilost by měla být stanovena prostřednictvím obsahu MOE. Jsou-li ve schválených údajích stanoveny zvláštní metody nebo kontrolní postupy, které nejsou v organizaci údržby dispozici, nemůže organizace údržby tyto součásti vyrobit, dokud držitel (vojenského) TC/STC

3. All necessary data to fabricate the part should be approved either by the NMAA or the (Military) Type Certificate (TC) holder or EMAR 21 Design Organisation Approval holder, or (Military) Supplemental Type Certificate (STC) holder.

4. Items fabricated by a maintenance organisation may only be used by that maintenance organisation in the course of overhaul, maintenance, modifications, or repair of aircraft or components undergoing work within its own facility. The fabrication of parts for other facilities may only take place if approved by the NMAA. The permission to fabricate does not constitute approval for manufacture and the parts do not qualify for certification on EMAR Form 1. This prohibition also applies to the bulk transfer of surplus inventory, in that locally fabricated parts are physically segregated and excluded from any delivery certification. Fabricated parts are to be clearly labelled in a manner identified by the NMAA.

5. Fabrication of parts, modification kits etc. for onward supply may not be conducted by a maintenance organisation, unless otherwise approved by the NMAA.

6. The data specified in paragraph 3 may include repair procedures involving the fabrication of parts. Where the data on such parts is sufficient to facilitate fabrication, the parts may be fabricated by a maintenance organisation. Care should be taken to ensure that the data includes details of part numbering, dimensions, materials, processes, and any special manufacturing techniques, special raw material specification or/and incoming inspection requirement and that the maintenance organisation has the necessary capability. That capability should be defined by way of MOE content. Where special processes or inspection procedures are defined in the approved data which are not available at the maintenance organisation, the maintenance organisation cannot fabricate the part unless the (Military) TC/STC-holder or EMAR 21

nebo držitel schválení organizace k projektování dle ČOS 174005 (EMAR 21) nepředloží schválenou alternativu.

Design Organisation Approval holder gives an approved alternative.

7. Příklady výroby dle rozsahu schválení tohoto ČOS mohou mimo jiné zahrnovat:

7. Examples of fabrication under the scope of an EMAR 145 approval can include but are not limited to the following:

a) Výroba pouzder, objímek a vložek (podložek).

a) Fabrication of bushes, sleeves and shims.

b) Výroba sekundárních konstrukčních prvků a potahových panelů.

b) Fabrication of secondary structural elements and skin panels.

c) Výroba ovládacích lan.

c) Fabrication of control cables.

d) Výroba ohebných a pevných trubek.

d) Fabrication of flexible and rigid pipes.

e) Výroba ohebné opletené izolace elektrických kabelů a jejich sestav.

e) Fabrication of electrical cable looms and assemblies.

f) Tvarované nebo obrobené plechové panely pro opravy.

f) Formed or machined sheet metal panels for repairs.

Všechny výše uvedené vyráběné díly by měly být ve shodě s údaji uvedenými v příručkách pro generální opravu nebo opravu, plánech modifikací a servisních bulletinech, výkresech nebo dokumentech jinak schválených NVLA.

All the above fabricated parts should be in accordance with data provided in overhaul or repair manuals, modification schemes and service bulletins, drawings or otherwise approved by the NMAA.

Poznámka: Je nepřijatelné vyrábět jakoukoli položku jako vzorek, dokud není vyhotoven technický výkres, který obsahuje veškeré nezbytné výrobní postupy, přijatelné pro NVLA.

Note: It is not acceptable to fabricate any item to pattern unless an engineering drawing of the item is produced which includes any necessary fabrication processes and which is acceptable to the NMAA.

8. Pokud je držitel (vojenského) TC/STC připraven nebo schválená výrobní organizace dle ČOS 174005 (EMAR 21) připravena dát k dispozici úplné údaje, které nejsou uvedeny v příručkách letadla nebo servisních bulletinech, ale jsou uvedeny ve výrobních výkresech položek stanovených v seznamech součástí, pak výroba těchto položek není považována za výrobu v rámci rozsahu schválení, pokud není odsouhlaseno NVLA jinak ve shodě s postupy stanovenými v MOE.

8. Where a (Military)TC/STC holder or an EMAR 21 Approved Production Organisation is prepared to make available complete data which is not referred to in aircraft manuals or service bulletins but provides manufacturing drawings for items specified in parts lists, the fabrication of these items is not considered to be within the scope of an approval unless agreed otherwise by the NMAA in accordance with a procedure specified in the MOE.

9. Kontrola a zjišťování shody

9. Inspection and Identification.

Každá místně vyrobená část by měla být

Any locally fabricated part should be



přednostně podrobena kontrolní etapě odděleně a nejlépe nezávisle na kontrole její zástavby. Tato kontrola by měla určit plnou shodu s příslušnými výrobními údaji a konstatováním shody se schválenými údaji jednoznačně stanovit, zda je daná součást způsobilá pro použití. O všech těchto výrobních postupech by měly být vedeny příslušné záznamy včetně tepelného zpracování a konečné kontroly. Vyrobené díly musí být zřetelně označeny způsobem stanoveným NVLA. Všechny součásti kromě těch, na kterých není dostatečné místo, by měly mít výkresové číslo, které se nepochybně týká údajů o její výrobě/kontrolě. Kromě výkresového čísla by měla být na součásti, pro účely sledovatelnosti, vyznačena ještě totožnost organizace údržby.

#### **AMC 145.A.42(d) Nakládání s letadlovými celky**

1. Níže uvedené typy letadlových celků by měly být obvykle klasifikovány jako nepoužitelné:

a. Letadlové celky s neopravitelnými závadami, viditelnými i skrytými;

b. Letadlové celky, které nesplňují konstrukční podmínky, a nelze u nich prokázat shodu s těmito podmínkami;

c. Letadlové celky vystavené nepřijatelné modifikaci, opravě nebo přepracování, které je nevratné;

d. Certifikované součásti s omezenou provozní dobou, které dosáhly nebo překročily svou omezenou provozní dobu nebo chybí jejich záznamy či jsou neúplné;

e. Letadlové celky, které nemohou být navráceny do stavu letové způsobilosti následkem vystavení extrémním silám, teplotě nebo nepříznivému prostředí;

f. Letadlové celky, u kterých nelze splnit shodu s platnými AD;

g. Letadlové celky, u kterých nelze získat záznamy o údržbě a/nebo sledovatelnosti vůči výrobcí/ organizaci údržby.

subjected to an inspection stage before, separately, and preferably independently from, any inspection of its installation. The inspection should establish full compliance with the relevant manufacturing data, and the part should be unambiguously identified as fit for use by stating conformity to the approved data. Adequate records should be maintained of all such fabrication processes including heat treatment and the final inspections. Fabricated parts are to be clearly labelled in a manner identified by the NMAA. All parts, except those having not enough space, should carry a part number which clearly relates it to the manufacturing/inspection data. Additional to the part-number the maintenance organisation's identity should be marked on the part for traceability purposes.

#### **AMC 145.A.42(d) Acceptance of components**

1. The following types of components should typically be classified as unsalvageable:

a. Components with non-repairable defects, whether visible or not to the naked eye;

b. Components that do not meet design specifications, and cannot be brought into conformity with such specifications;

c. Components subjected to unacceptable modification, repair or rework that is irreversible;

d. Certified life-limited parts that have reached or exceeded their certified life limits, or have missing or incomplete records;

e. Components that cannot be returned to an airworthy condition due to exposure to extreme forces, heat or adverse environment;

f. Components for which conformity with an applicable AD cannot be accomplished;

g. Components for which maintenance records and/or traceability to the manufacturer/ maintenance organisation cannot be retrieved.

2. Obezřetnost by měla být namísto, aby bylo zajištěno, že nepoužitelné letadlové celky jsou zlikvidovány tak, aby nebylo možné je znovu navrátit do provozu.

#### **GM 145.A.42(d) Nakládání s letadlovými celky**

Běžnou praxí vlastníků letadlových celků je likvidovat nepoužitelné letadlové celky prodejem, vyřazením nebo jejich odsunem. V některých případech se tyto položky znovu objevují k prodeji a v aktivních zásobách ve skladech letecké veřejnosti. Zkreslení skutečnosti o stavu letadlových celků a praktiky přetváření takových položek na provozuschopné má za následek použití nepoužitelných neshodných letadlových celků. Tudíž organizace likvidující nepoužitelné letadlové celky by si měly uvědomit, že existuje pravděpodobnost pozdějšího zkreslení skutečnosti o těchto letadlových celcích a jejich prodeje jako celků provozuschopných.

#### **AMC 145.A.45(b) Údaje pro údržbu**

1. Vyjma uvedeného v pododstavci 5, by měla mít každá AMO přístup a používat následující minimum údajů pro údržbu týkajících se schválení kvalifikační třídy AMO: Všechny požadavky související s požadavky a přidruženými AMC, podmínky schvalování a poradenský materiál, všechny použitelné národní požadavky na údržbu a vyhlášky, které nebyly nahrazeny požadavky NVLA, postupy nebo příkazy a všechny použitelné AD a CDCCL (tam, kde je to použitelné).

2. Navíc k pododstavci 1, AMO se schválením kvalifikační třídy v kategorii A – letadla by měla mít přístup a používat následující údaje pro údržbu v případě, že jsou vydány: příslušné části programu údržby letadla, příručku pro údržbu letadla, příručku pro opravy, dokument pro doplňkovou kontrolu konstrukce, dokument pro kontrolu koroze, servisní pokyny, letáky pro úpravy (modifikace), manuály NDT, katalog součástí, datový list (M)TC a jakékoli jiné specifické dokumenty vydané držitelem (vojenského) TC/STC nebo údaje pro údržbu z NVLA.

2. Caution should be exercised to ensure that unsalvageable components are disposed of in a manner that does not allow them to be returned to service.

#### **GM 145.A.42(d) Acceptance of components**

It is common practice for possessors of aircraft components to dispose of unsalvageable components by selling, discarding, or transferring such items. In some instances, these items have reappeared for sale and in the active parts inventories of the aviation community. Misrepresentation of the status of components and the practice of making such items appear serviceable have resulted in the use of unsalvageable non-conforming components. Therefore, organisations disposing of unsalvageable aircraft components should consider the possibility of such components later being misrepresented and sold as serviceable components.

#### **AMC 145.A.45(b) Maintenance data**

1. Except as specified in subparagraph 5, each AMO should have access to and use the following minimum maintenance data relevant to the AMO's approval class rating: all maintenance related requirements and associated AMCs, approval specifications and Guidance Material, all applicable national maintenance requirements and notices which have not been superseded by a NMAA requirement, procedure or directive and all applicable ADs as well as CDCCLs (if applicable).

2. In addition to subparagraph 1, an AMO with an approval class rating in Category A – Aircraft, should have access to and use the following maintenance data where published: the appropriate sections of the Aircraft Maintenance Programme, Aircraft Maintenance Manual, repair manual, supplementary structural inspection document, corrosion control document, Service Bulletins, service letters, service instructions, modification leaflets, NDT manual, parts catalogue, (Military) TC data sheet and any other specific document issued by the (Military) TC/STC holder

3. Navíc k pododstavci 1, AMO se schválením kvalifikační třídy v kategorii B – motory/APU by měla mít přístup a používat následující údaje pro údržbu v případě, že jsou vydány: příslušné části programu údržby motorů/APU, příručku pro údržbu motorů/APU, příručku pro opravy, dokument pro doplňkovou prohlídku konstrukce, dokument pro kontrolu koroze, servisní pokyny, letáky pro úpravy (modifikace), manuály NDT, katalog součástí, datový list (M)TC a jakékoli jiné specifické dokumenty vydané držitelem (vojenského) TC/STC nebo údaje pro údržbu z NVLA.

4. Navíc k pododstavci 1, AMO se schválením kvalifikační třídy v kategorii C – letadlové celky jiné než kompletní motory/APU by měla mít přístup a používat následující údaje pro údržbu v případě, že jsou vydány: příslušné části příručky pro údržbu letadlových celků, příručku pro opravy, servisní bulletiny a dopisy plus jakékoli dokumenty vydané držitelem (vojenského) TC/STC nebo údaje pro údržbu z NVLA na jehož výrobek lze použitelný celek namontovat.

5. Příslušné části pododstavců 2 až 4 dodatečných údajů pro údržbu se týkají rozsahu činností údržby v každém jednotlivém provozním prostoru pro údržbu. Například provozní prostor základnové údržby by měl mít téměř úplnou soustavu (úplné soustavy) údajů pro údržbu, zatímco provozní prostor pro traťovou údržbu může vyžadovat pouze příručku pro údržbu a katalog součástí.

6. AMO schválená pouze v kvalifikační třídě kategorie D – Specializované služby by měla udržovat a používat všechny platné specifikace specializovaného procesu služby (služeb).

#### **AMC 145.A.45(c) Údaje pro údržbu**

1. Zmíněný postup by měl zajišťovat to, že pokud personál údržby objeví v údajích pro údržbu nepřesné, nekompletní nebo nejednoznačné informace, provede záznam o těchto podrobnostech. Postup by pak měl

or NMAA as maintenance data.

3. In addition to subparagraph 1, an AMO with an approval class rating in Category B – Engines/APUs, should have access to and use the following maintenance data where published: the appropriate sections of the engine/APU maintenance and repair manual, Service Bulletins, service letters, modification leaflets, non-destructive testing (NDT) manual, parts catalogue, (Military) Type Certificate data sheet and any other specific document issued by the (Military) TC/STC holder or NMAA as maintenance data.

4. In addition to subparagraph 1, an AMO with an approval class rating in Category C – Components other than complete engines/APUs, should have access to and use the following maintenance data where published: the appropriate sections of the component maintenance and repair manual, Service Bulletins and service letters plus any document issued by the (Military) TC/STC holder or NMAA as maintenance data on whose product the component may be fitted when applicable.

5. Appropriate sections of the subparagraphs 2 to 4 additional maintenance data means in relation to the maintenance work scope at each particular maintenance facility. For example, a base maintenance facility should have access to almost complete set(s) of the maintenance data whereas a line maintenance facility may need only the maintenance manual and the parts catalogue.

6. An AMO only approved in class rating Category D – Specialised services, should hold and use all applicable specialised service(s) process specifications.

#### **AMC 145.A.45(c) Maintenance data**

1. The referenced procedure should ensure that when maintenance personnel discover inaccurate, incomplete or ambiguous information in the maintenance data they should record the details. The procedure

zajistit, že organizace údržby včas oznámí problém autorovi údajů pro údržbu. Záznam těchto sdělení autorovi údajů pro údržbu by měl být uchovávan organizací údržby do té doby, dokud držitel (vojenského) TC/STC, držitel schválení pro konstrukční organizaci dle ČOS 174005 (EMAR 21) nebo NVLA neobjasní daný problém, například změnou údajů pro údržbu.

2. Zmíněné postupy by měly být přesně stanoveny v MOE.

#### **AMC 145.A.45(d) Údaje pro údržbu**

Zmíněný postup by se měl zaměřit na to, aby mechanik pracovníkům kvality názorně předvedl navrhovaný upravený pokyn pro údržbu. Pokud ho pracovníci kvality uznají jako vyhovující, měli by takto upravený pokyn pro údržbu schválit a zajistit, aby byl držitel (vojenského) TC/STC, držitel schválení pro konstrukční organizaci dle ČOS 174005 (EMAR 21) nebo NVLA o upraveném pokynu pro údržbu informován. Postup by měl zahrnovat písemnou/elektronickou sledovatelnost celého procesu od začátku do konce a zajišťovat, aby příslušné pokyny pro údržbu zřetelně vyznačují úpravu. Upravené pokyny pro údržbu by měly být používány pouze za těchto okolností:

a. Pokud lze původní záměr držitele (vojenského) TC/STC, držitele schválení pro konstrukční organizaci dle ČOS 174005 (EMAR 21) nebo NVLA provádět účelněji nebo efektivněji.

b. Pokud nelze dosáhnout původního záměru držitele (vojenského) TC/STC, držitele schválení pro konstrukční organizaci dle ČOS 174005 (EMAR 21) nebo NVLA dle pokynů pro údržbu. Například tam, kde letadlový celek nelze vyměnit dle původních pokynů pro údržbu.

c. Pro použití alternativního nářadí/vybavení.

Důležitá poznámka: CDCCL jsou omezeními letové způsobilosti. Jakákoli úprava pokynů pro údržbu spojených s CDCCL představuje modifikaci letadla, která by měla být

should then ensure that the maintenance organisation notifies the problem to the author of the maintenance data in a timely manner. A record of such communications to the author of the maintenance data should be retained by the maintenance organisation until such time as the (Military) TC/STC holder, EMAR 21 Design Organisation Approval holder or NMAA has clarified the issue by e.g. amending the maintenance data.

2. The referenced procedure should be specified in the MOE.

#### **AMC 145.A.45(d) Maintenance data**

The referenced procedure should address the need for a practical demonstration by the maintenance personnel to the quality personnel of the proposed modified maintenance instruction. When satisfied the quality personnel should approve the modified maintenance instruction and ensure that the (Military) TC/STC holder, EMAR 21 Design Organisation Approval holder or NMAA is informed of the modified maintenance instruction. The procedure should include a paper/electronic traceability of the complete process from start to finish and ensure that the relevant maintenance instruction clearly identifies the modification. Modified maintenance instructions should only be used in the following circumstances:

a. Where the (Military) TC/STC holder, EMAR 21 Design Organisation Approval holder or NMAA's original intent can be carried out in a more practical or more efficient manner.

b. Where the (Military) TC/STC holder, EMAR 21 Design Organisation Approval holder or NMAA's original intent cannot be achieved by following the maintenance instructions. For example, where a component cannot be replaced following the original maintenance instructions.

c. For the use of alternative tools/equipment.

Important Note: CDCCLs are airworthiness limitations. Any modification of the maintenance instructions linked to CDCCLs constitutes an aircraft modification that

schválena dle ČOS 174005 (EMAR 21).

should be approved in accordance with EMAR 21.

#### **AMC 145.A.45(e) Údaje pro údržbu**

#### **AMC 145.A.45(e) Maintenance data**

1. Organizace údržby by měla:

1. The maintenance organisation should:

a. přesně přepsat údaje pro údržbu do technologických karet nebo do technologických postupů, nebo

a. Transcribe accurately the maintenance data onto such work cards or worksheets, or

b. provést přesný odkaz na konkrétní úkon (úkony) údržby obsažený v takových údajích pro údržbu, ve kterých je v odpovídajících případech úkon určen jako CDCCL.

b. Make precise reference to the particular maintenance task(s) contained in such maintenance data, which already identifies the task as a CDCCL where applicable.

2. Pojem „příslušné části organizace údržby“ znamená základnovou a traťovou údržbu letadel, motorové, mechanické a avionické dílny. Proto by například motorové dílny měly mít shodný systém na všech svých pracovištích, který se může lišit od systému užívaného pro základnovou údržbu letadel.

2. Relevant parts of the maintenance organisation means with regard to aircraft base maintenance, aircraft line maintenance, engine workshops, mechanical workshops and avionics workshops. Therefore, engine workshops for example should have a common system throughout such engine workshops that may be different to that in the aircraft base maintenance.

3. Technologické karty by měly rozlišit a přesně stanovit jde-li o demontáž, provedení úkonu, opětnou montáž a zkoušení. V případě náročnějších úkonů údržby vyžadujících sled více osob pro jejich splnění může být nezbytné použít doplňkové technologické karty nebo technologické postupy k označení toho, co bylo skutečně provedeno každou z uvedených osob.

3. The work cards should differentiate and specify, when relevant, disassembly, accomplishment of task, reassembly and testing. In the case of a lengthy maintenance task involving a succession of personnel to complete such a task, it may be necessary to use supplementary work cards or worksheets to indicate what was actually accomplished by each individual person.

#### **GM 145.A.45(e) Údaje pro údržbu**

#### **GM 145.A.45(e) Maintenance data**

‘Složitě úkony údržby’ nejsou ani úkony menší plánované traťové údržby, ani úkony opravy menších vad. Proto nemohou být certifikovány držitelem MAML kategorie A.

‘Complex maintenance tasks’ are neither minor scheduled line maintenance tasks nor simple defect rectification tasks. They therefore cannot be certified by a Category A MAML holder.

#### **AMC 145.A.45(f) Údaje pro údržbu**

#### **AMC 145.A.45(f) Maintenance data**

1. Snadné zpřístupnění údajů osobám provádějícím údržbu letadla znamená, že údaje by měly být uloženy v těsné blízkosti letadla, aby mohly být kdykoli prostudovány supervizory, techniky údržby a osvědčujícím a pomocným personálem.

1. Data being made available to personnel maintaining aircraft means that the data should be available in close proximity to the aircraft being maintained for supervisors, mechanics, certifying and support staff to study.

2. Pokud se používají počítačové systémy, měl by počet koncových zařízení nebo přístupů k údajům pro údržbu odpovídat

2. Where computer systems are used, the number of computer terminals or maintenance data access points should be

velikosti plánu činností, aby byl umožněn snadný přístup k informacím v případě, že systém neumožňuje tisk kopií. Obdobný požadavek platí, používají-li se čtečky/tiskárny pro mikrofilmy nebo mikrofiše.

**AMC 145.A.45(g) Údaje pro údržbu**

1. K udržování údajů v aktuálním stavu, je třeba zavést postup trvalé kontroly stavu úprav všech údajů a pravidelně prověřovat, zda jsou organizaci, jako předplatiteli změnové služby, doručovány všechny úpravy dokumentů. Zvláštní pozornost by měla být věnována údajům spojeným s (vojenským) TC/STC, jako jsou osvědčování součástí s omezenými provozními lhůtami, omezení letové způsobilosti a položky omezující letovou způsobilost (ALI) atd.

2. Pokud jsou písemné kopie vytištěny z počítačových systémů, měl by být zaveden postup, který zajistí kontrolu nebo zničení těchto kopií po použití.

**AMC 145.A.47(a) Plánování údržby**

1. V závislosti na množství a složitosti činností celkově prováděných organizací údržby může být systém plánování v rozsahu od velmi jednoduchých procedur ke složitému organizačnímu uspořádání včetně vyhrazené funkce plánování na podporu činností údržby.

2. Pro účely tohoto ČOS zahrnuje činnost plánování údržby dva komplementární prvky:

- plánování činností údržby v předstihu, aby bylo zajištěno, že nebude nepříznivě zasahováno do jiné činnosti ve smyslu dostupnosti veškerých nezbytných osob, náradí, vybavení, materiálu, údajů pro údržbu a provozních zařízení.

- organizování týmů a směn během činností údržby a poskytování všemožné nezbytné podpory údržby s cílem zajistit plnění údržby bez nepřiměřené časové tísně.

3. Pokud se stanovují postupy pro plánování údržby, mělo by se počítat s:

sufficient in relation to the size of the work programme to enable easy access, unless the computer system can produce paper copies. Where microfilm or microfiche readers/printers are used, a similar requirement is applicable.

**AMC 145.A.45(g) Maintenance data**

1. To keep data up-to-date, a procedure should be set up to monitor the amendment status of all data and maintain a check that all amendments are being received by being a subscriber to any document amendment scheme. Special attention should be given to (Military) TC/STC related data such as certification life-limited parts, airworthiness limitations and Airworthiness Limitation Items (ALI), etc.

2. If paper copies are printed from computer systems, a procedure should be in place to ensure the control or destruction of such copies after use.

**AMC 145.A.47(a) Maintenance planning**

1. Depending on the amount and complexity of work generally performed by the maintenance organisation, the planning system may range from a very simple procedure to a complex organisational set-up including a dedicated planning function in support of the maintenance function.

2. For the purpose of EMAR 145, the maintenance planning function should include two complementary elements:

- scheduling the maintenance work ahead, to ensure that it will not adversely interfere with other work as regards the availability of all necessary personnel, tools, equipment, material, maintenance data and facilities.

- during maintenance work, organising maintenance teams and shifts and provide all necessary support to ensure the completion of maintenance without undue time pressure.

3. When establishing the maintenance planning procedure, consideration should be

- logistikou,
- řízením zásob a rezerv,
- plochou pro činnost údržby,
- odhadovaným počtem normohodin,
- dostupným počtem normohodin,
- přípravou činnosti,
- dostupností hangáru,
- podmínkami prostředí (přístup, normy osvětlení a čistota),
- koordinací s organizacemi údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem, interními a externími dodavateli atd.,
- rozvrhem úkonů kritických z hlediska bezpečnosti v obdobích, kdy se předpokládá nejvyšší pozornost personálu,
- vojenské operační závazky,
- polohou (například hlavní operační základny, rozvinuté operační základny).

#### **AMC 145.A.47(b) Plánování údržby**

Při plánování činností a směn je třeba si uvědomit meze lidské výkonnosti, a to ve spojitosti s plánováním úkonů souvisejících s letovou bezpečností ve vztahu k horním a dolním limitům a změnám určitých hledisek lidské výkonnosti (cirkadiánní rytmus / 24hodinový fyziologický cyklus).

#### **AMC 145.A.47(c) Plánování údržby**

Prvotním cílem výměny/předávání informací je zajistit účinnou komunikaci v okamžiku předání při pokračování nebo dokončování činností údržby. Účinné předání úkonu a směny závisí na třech základních prvcích, jimiž jsou:

a. Schopnost odcházející osoby porozumět a sdělit důležité části předávané činnosti nebo úkonu nastupující osobě.

given to the following:

- logistics,
- inventory control,
- square meters of accommodation,
- man-hours estimation,
- man-hours availability,
- preparation of work,
- hangar availability,
- environmental conditions (access, lighting standards and cleanliness),
- co-ordination with contracted/tasked maintenance organisations, internal and external suppliers, etc.
- scheduling of safety critical tasks during periods when staff are likely to be most alert,
- military operational commitments,
- location (e.g. Main Operating Base, Deployed Operating Base).

#### **AMC 145.A.47(b) Maintenance planning**

Limitations of human performance, in the context of planning safety related tasks, refers to the upper and lower limits, and variations, of certain aspects of human performance (Circadian rhythm / 24 hours body cycle) which personnel should be aware of when planning work and shifts.

#### **AMC 145.A.47(c) Maintenance planning**

The primary objective of the changeover / handover information is to ensure effective communication at the point of handing over the continuation or completion of maintenance actions. Effective task and shift handover depend on three basic elements:

a. The outgoing person's ability to understand and communicate the important elements of the job or task being passed over to the incoming person.

b. Schopnost nastupující osoby porozumět a přizpůsobit se informacím poskytnutým odcházející osobou.

c. Formalizovaný proces výměny informací mezi odcházejícími a nastupujícími osobami a plánované překrytí směny a místo, kde se tyto výměny konají.

#### **AMC 145.A.48(b) Provádění údržby**

(a) Pokyny výrobce pro zachování letové způsobilosti by měly být dodržovány při určování potřeby nezávislé kontroly.

(b) Pokud neexistují standardy údržby a kontroly vydané organizací odpovědnou za typovou konstrukci, měly by být úkony údržby, které zahrnují montáž nebo jakékoli narušení systému řízení letu, a které, pokud dojde k chybě, mohou vyústit do poruchy, funkčního selhání nebo závady ohrožující bezpečný provoz letadla, považovány za úkony údržby citlivé z hlediska letové bezpečnosti vyžadující nezávislou kontrolu. Systém řízení letu je letadlový systém, kterým se mění letová dráha, poloha nebo síla pohonu (tah) letadla, včetně ovládacích prvků řízení letu, motoru a vrtule (bez omezení na tyto systémy), příslušných ovládacích prvků systému a ovládacích mechanismů. Úkony údržby související se záchranným systémem letadla by také měly být považovány za úkony údržby citlivé z hlediska letové bezpečnosti.

(c) Úkon údržby vyžadující nezávislou kontrolu sestává z oprávněné osoby, která podepisuje úkon údržby/uvolnění, která přebírá plnou odpovědnost za uspokojivé dokončení činnosti, předtím, než je následně zkontrolována nezávislou kompetentní a oprávněnou osobou, která potvrzuje vyhovující dokončení zaznamenané činnosti a to, že nebyly zjištěny žádné nedostatky.

(1) Do úkonu údržby vyžadujícího nezávislou kontrolu by proto měly být zahrnuty nejméně dvě osoby, aby byla zajištěna správná montáž, zajištění a smysl (směr) činnosti. Technický záznam kontroly

b. The incoming person's ability to understand and assimilate the information being provided by the outgoing person.

c. A formalised process for exchanging information between outgoing and incoming persons and a planned shift overlap and a place for such exchanges to take place.

#### **AMC 145.A.48(b) Performance of maintenance**

(a) The manufacturer's Instructions for Continuing Airworthiness should be followed when determining the need for an independent inspection.

(b) In the absence of maintenance and inspection standards published by the organisation responsible for the type design, maintenance tasks that involve the assembly or any disturbance of a control system and that, if errors occurred, could result in a failure, malfunction, or defect endangering the safe operation of the aircraft should be considered as flight safety sensitive maintenance tasks needing an independent inspection. A control system is an aircraft system by which the flight path, attitude, or propulsive force of the aircraft is changed, including the flight, engine and propeller controls (but not limited to these systems), the related system controls and the associated operating mechanisms. Maintenance tasks associated with the crew escape and safety systems should also be considered as flight safety sensitive maintenance tasks.

(c) A maintenance task requiring an independent inspection consists of an authorised person signing the maintenance task/release, who assumes full responsibility for the satisfactory completion of the work, before being subsequently inspected by an independent competent and authorised person who attests to the satisfactory completion of the work recorded and that no deficiencies have been found.

(1) A maintenance task requiring an independent inspection should therefore involve at least two persons, to ensure correct assembly, locking and sense of operation. A technical record of the



by měl obsahovat podpisy obou osob před vydáním příslušného osvědčení o uvolnění do provozu.

(2) Nezávislá kompetentní a oprávněná osoba nevydává uvolnění údržby, a proto není povinna mít oprávnění k osvědčování. Měla by však mít dostatečnou odbornou způsobilost k provádění kontrol a rozhodně nesmí být zapojena do kontrolované činnosti.

(d) Organizace údržby by měla disponovat postupy prokazujícími, že nezávislí signatáři byli vyškoleni a získali zkušenosti s konkrétními kontrolovanými systémy.

(e) Při kontrole systému řízení letadla a záchranného systému posádky, u kterých byla narušena činnost, je třeba zvážit především následující úkony údržby:

(1) zástavba, seřízení a nastavení prvků řízení letu; a

(2) zástavba leteckých motorů, vrtulí, rotorů; a

(3) generální opravy, kalibrace nebo seřízení letadlových celků, jako jsou motory, vrtule, hnací ústrojí, převodovky; a

(4) zástavba a údržba prováděné na vystřelovacích sedadlech.

Dále by měly být zváženy:

(1) předchozí zkušenosti s chybami v údržbě v závislosti na důsledcích poruchy; a

(2) informace vyplývající ze 'systému hlášení událostí'; a

(3) informace z organizace, která provozuje letadlo / CAMO.

(f) Při kontrole systémů řízení letu a záchranných systémů s provedenou údržbou by měla osoba, která podepisuje potvrzení o údržbě, a osoba provádějící nezávislou kontrolu samostatně posoudit následující body:

inspection should contain the signatures of both persons before the relevant certificate of release to service is issued.

(2) The independent competent and authorised person is not issuing a maintenance release, therefore, is not required to hold certification privileges. However, they should be suitably qualified to carry out the inspection and must not have been involved in the work.

(d) The maintenance organisation should have procedures to demonstrate that independent signatories have been trained, and have gained experience on the specific systems being inspected.

(e) The following maintenance tasks should primarily be considered when inspecting aircraft control and crew escape and safety systems that have been disturbed:

(1) installation, rigging, and adjustment of flight controls; and

(2) installation of aircraft engines, propellers; and rotors; and

(3) overhaul, calibration or rigging of components such as engines, propellers, transmissions and gearboxes; and

(4) installation and maintenance carried out on ejection seats.

Consideration should also be given to:

(1) previous experience of maintenance errors, depending on the consequences of the failure; and

(2) information arising from an 'occurrence reporting system'; and

(3) information arising from the Operating Organisation/CAMO.

(f) When inspecting control systems and crew escape and safety systems that have undergone maintenance, the person signing the maintenance release and the person performing the independent inspection should consider the following points

(1) u všech částí systémů, které byly skutečně rozpojeny nebo porušeny, by měla být zkontrolována správná montáž a zajištění;

(2) systém jako celek by měl být zkontrolován z hlediska plného a volného pohybu v celém rozsahu;

(3) kabely by měly být správně napnuty s dostatečnou vůlí na sekundárních přípojkách;

(4) provoz systému jako celku by měl být sledován, aby bylo zajištěno, že ovládací prvky pracují ve správném smyslu (směru);

(5) pokud je systém zdvojen za účelem zálohování, měl by být každý systém kontrolován odděleně; a

(6) jsou-li různé systémy propojeny tak, že se navzájem ovlivňují, měly by být všechny interakce kontrolovány v celém použitelném rozsahu ovládání.

#### **AMC 145.A.48(c) Provádění údržby**

Posouzení příčiny i možného potenciálně nebezpečného účinku jakékoli vady nebo kombinace vad, které by mohly ovlivnit bezpečnost letu, by mělo být provedeno za účelem zahájení jakéhokoli dalšího nezbytného vyšetřování a analýzy nutné k identifikaci hlavní příčiny vady a nahlášení CAMO / organizaci, která provozuje letadlo.

#### **AMC 145.A.50(a) Osvědčování údržby**

Pojem 'ohrozit letovou bezpečnost' znamená všechny případy, kdy by nemusel být zajištěn bezpečný provoz nebo které by mohly vést k nebezpečným podmínkám. Typicky k nim patří případy, jako jsou trhliny, deformace, koroze nebo porucha primární konstrukce, jakákoli stopa po požáru, zkrat, značný únik hydraulické kapaliny nebo paliva a jakýkoli nouzový stav nebo úplný výpadek systému. Překročená doba ke splnění AD je považována též za ohrožení letové bezpečnosti.

independently:

(1) all those parts of the system that have actually been disconnected or disturbed, should be inspected for correct assembly and locking;

(2) the system as a whole should be inspected for full and free movement over the complete range;

(3) cables should be tensioned correctly with adequate clearance at secondary stops;

(4) the operation of the system as a whole should be observed to ensure that the controls are operating in the correct sense;

(5) if the system is duplicated to provide redundancy, each system should be inspected separately; and

(6) if different systems are interconnected so that they affect each other, all interactions should be inspected through the full range of the applicable controls.

#### **AMC 145.A.48(c) Performance of maintenance**

An assessment of both the cause and any potentially hazardous effect of any defect or combination of defects that could affect flight safety should be made in order to initiate any necessary further investigation and analysis necessary to identify the root cause of the defect and reported to the CAMO/Operating Organisation.

#### **AMC 145.A.50(a) Certification of maintenance**

'Endanger flight safety' means any instance where safe operation could not be assured or which could lead to an unsafe condition. It typically includes, but is not limited to, significant cracking, deformation, corrosion or failure of primary structure, any evidence of burning, electrical arcing, significant hydraulic fluid or fuel leakage and any emergency system or total system failure. An AD overdue for compliance is also considered a hazard to flight safety.

#### **AMC 145.A.50(b) Osvědčování údržby**

1. Osvědčení o uvolnění do provozu (CRS) by mělo obsahovat prohlášení:

'Osvědčuje se, že vymezená činnost, nebylo-li stanoveno jinak, byla vykonána ve shodě s tímto ČOS a vzhledem k této činnosti se letadlový celek / letadlo považuje za způsobilý (způsobilé) k uvolnění do provozu.'

Měl by být uveden také odkaz na číslo schválení dle tohoto ČOS.

2. Je přijatelné použít alternativní zestručněné osvědčení o uvolnění do provozu, které obsahuje prohlášení 'Uvolněno do provozu dle tohoto ČOS', namísto úplného osvědčujícího prohlášení uvedeného v odstavci 1. Je-li použito alternativní zestručněné osvědčení o uvolnění do provozu, úvodní část letadlové knihy by měla obsahovat příklad úplného osvědčujícího prohlášení uvedeného v odstavci 1.

3. Osvědčení o uvolnění do provozu by se mělo vztahovat k úkonům stanoveným v pokynech držitele (vojenského) TC/STC, organizace, která provozuje letadlo nebo CAMO, které mohou odkazovat na údaje pro údržbu.

4. Vedle data provedení této údržby by mělo být uvedeno, kdy k ní došlo ve vztahu k jakémukoli časovému omezení z hlediska provozní doby nebo generální opravy vyjádřenému kalendářní dobou / letovými hodinami / cykly / počtem přistání apod., podle toho, co je vhodnější.

5. Byla-li vykonána rozsáhlá údržba, je přijatelné uvést v CRS její souhrn v případě, že jednoznačně odkazuje na pracovní program, který obsahuje veškeré podrobnosti o provedené údržbě. Informace o objemu prací by měly být uchovány v záznamu pracovního programu.

#### **AMC 145.A.50(b) Certification of maintenance**

1. The CRS for aircraft should contain the following statement:

'Certifies that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with EMAR 145 and in respect to that work the aircraft/aircraft component is considered ready for release to service'.

Reference should also be made to the EMAR 145 approval number.

2. It is acceptable to use an alternate abbreviated CRS for aircraft consisting of the following statement 'EMAR 145 release to service' instead of the full certification statement specified in paragraph 1. When the alternate abbreviated CRS is used, the introductory section of the aircraft technical log should include an example of the full certification statement from paragraph 1.

3. The CRS should relate to the task specified in the (Military) TC/STC holder's or Operating Organisation's/CAMO's instructions or the Aircraft Maintenance Programme which itself may cross-refer to maintenance data.

4. The date such maintenance was carried out should include when the maintenance took place relative to any life or overhaul limitation in terms of date/flying hours/cycles/landings etc., as appropriate.

5. When extensive maintenance has been carried out, it is acceptable for the CRS to summarise the maintenance as long as there is a unique cross-reference to the work package containing full details of maintenance carried out. Dimensional information should be retained in the work-pack record.

### **AMC 1 145.A.50(d) Osvědčování údržby**

1. Účelem Osvědčení je uvolnit sestavy/položky/celky/součásti (dále jen 'položka (položky)') po výrobě nebo uvolnit činnosti údržby provedené na těchto položkách podle schválení NVLA a povolit, aby položky sejmuté z jednoho letadla / letadlového celku mohly být namontovány na jiné letadlo / letadlový celek.

2. Osvědčení se má použít pro účely vývozu/dovozu, transfer položek mezi pMS stejně jako pro vnitrostátní účely a je úředním osvědčením způsobilosti položek pro uživatele od výrobních organizací / AMO.

3. Osvědčení mohou vydávat pouze AMO v rozsahu svých schválení.

4 Osvědčení může být použito jako otočný štítek (je-li použit formulář 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document)), s využitím volného místa na zadní straně osvědčení pro jakékoli doplňující informace a pro odeslání položky se dvěma kopiemi osvědčení tak, aby mohla případně být jedna kopie s položkou vrácena AMO. Alternativním řešením je použít stávající otočné štítky a dodat rovněž kopii osvědčení.

5. Osvědčení by nemělo být vydáno pro jakoukoli položku, je-li známo, že tato položka není provozuschopná, kromě případu, kdy položka prochází řadou procesů údržby u několika AMO, a pokud tato položka vyžaduje osvědčení z předchozího procesu provedené údržby pro další AMO k jejímu přijetí do následných procesů údržby. Pak by mělo být v bloku 12 formuláře 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) uvedeno jasné prohlášení o omezení.

### **AMC 2 145.A.50(d) Osvědčování údržby**

1. Letadlový celek, na kterém byla prováděna údržba mimo letadlo, vyžaduje vydání CRS po této údržbě a další CRS, které se týká správné zástavby do letadla v případě, že se tato činnost uskuteční.

### **AMC 1 145.A.50(d) Certification of maintenance**

1. The purpose of the CRS is to release assemblies/items/components/parts (hereafter referred to as 'item(s)') after maintenance and to release maintenance work carried out on such items under the approval of a NMAA and to allow items removed from one aircraft/aircraft component to be fitted to another aircraft/aircraft component.

2. The CRS is to be used for export/import purposes, the transfer of items between pMS as well as for domestic purposes, and serves as an official certificate for items from the manufacturer/AMO to users.

3. It can only be issued by AMOs within the scope of their approval.

4. The CRS may be used as a rotatable tag (if using EMAR Form 1 – national equivalents may be able to be used this way also) by utilising the available space on the reverse side of the certificate for any additional information and dispatching the item with two copies of the certificate so that one copy may be eventually returned with the item to the AMO. The alternative solution is to use existing rotatable tags and also supply a copy of the certificate.

5. A CRS should not be issued for any item when it is known that the item is unserviceable except in the case of an item undergoing a series of maintenance processes at several AMOs and the item needs a certificate for the previous maintenance process carried out for the next AMO to accept the item for subsequent maintenance processes. In such a case, a clear statement of limitation should be endorsed in Block 12 of EMAR Form 1 (or equivalent).

### **AMC 2 145.A.50(d) Certification of maintenance**

1. A component which has been maintained off the aircraft needs the issuance of a CRS for such maintenance and another CRS in regard to being installed properly on the aircraft when such action occurs.

2. V případě vydání formuláře 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) pro letadlové celky uložené ve skladu před nabytím účinností tohoto ČOS a ČOS 174005 (EMAR 21), které nebyly uvolněny formulářem 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) nebo rovnocenným ve shodě s bodem 145.A.42(a) tohoto ČOS nebo sejmutých jako provozuschopné z provozuschopného letadla nebo letadla, které bylo vyřazeno z provozu, se použije:

2.1 Formulář 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) (nebo ekvivalent) lze vydat pro letadlový celek, který byl:

2.1.1 Podroben údržbě před nabytím účinností tohoto ČOS nebo vyroben před účinností ČOS 174005 (EMAR 21).

2.1.2 Použit v letadle a vyjmut v provozuschopném stavu. Jedná se například o pronajaté a zapůjčené letadlové celky nebo tzv. „kanibalizované“ letadlové celky.

2.1.3 Vyjmutý z letadla, které bylo vyřazeno z provozu nebo je spojeno se zvláštními událostmi, například leteckými nehodami, mimořádnými událostmi, tvrdými přistáními nebo zásahy bleskem.

2.1.4 V údržbě u organizace neschválené k údržbě.

2.2. Řádně kvalifikovaná AMO může vydat formulář 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) (nebo ekvivalent) dle podrobných ustanovení uvedených v těchto AMC, pododstavce 2.5 až 2.9, podle toho, co je vhodné, ve shodě s postupy podrobně uvedenými v MOE, jak jsou schváleny NVLA. Řádně kvalifikovaná AMO odpovídá za zajištění provedení všech odpovídajících opatření k tomu, aby byl formulář 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) (nebo ekvivalent) vydán pouze k schváleným a provozuschopným letadlovým celkům dle tohoto odstavce.

2.3. Pouze pro účely tohoto AMC 2, 'řádně kvalifikovaná' znamená AMO se schválením

2. In the case of the issue of EMAR Form 1 (or equivalent) for components in storage before EMAR 145 and EMAR 21 became effective and not released on an EMAR Form 1 or equivalent in accordance with EMAR 145.A.42(a) or removed serviceable from a serviceable aircraft or an aircraft which has been withdrawn from service the following applies:

2.1. An EMAR Form 1 (or equivalent) may be issued for an aircraft component which has been:

2.1.1 Maintained before EMAR 145 became effective or manufactured before EMAR 21 became effective.

2.1.2 Used on an aircraft and removed in a serviceable condition. Examples include leased and loaned aircraft components, or "cannibalised" components.

2.1.3 Removed from aircraft which have been withdrawn from service, or from aircraft which have been involved in abnormal occurrences such as accidents, incidents, heavy landings or lightning strikes.

2.1.4 Maintained by an unapproved maintenance organisation.

2.2. An appropriately rated AMO may issue an EMAR Form 1 (or equivalent) as detailed in this AMC subparagraph 2.5 to 2.9, as appropriate, in accordance with procedures detailed in the MOE as approved by the NMAA. The appropriately rated AMO is responsible for ensuring that all reasonable measures have been taken to ensure that only approved and serviceable aircraft components are issued an EMAR Form 1 (or equivalent) under this paragraph.

2.3. For the purposes of this AMC 2 only, 'appropriately rated' means an AMO with

kvalifikační třídy pro typ letadlového celku nebo výrobek, do něž lze tento typ letadlového celku instalovat.

2.4 Formulář 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) (nebo ekvivalent) vydaný ve shodě s tímto odstavcem 2 by měl být vydaný s podpisem v bloku 14b a prohlášením 'Zkontrolováno' v bloku 11. Kromě toho by měl blok 12 přesně stanovit:

2.4.1 Kdy a kým byla provedena poslední údržba.

2.4.2 Zda je letadlový celek nepoužitý, kdy a kým byl letadlový celek vyroben s odkazem na originální dokumentaci, která by měla být přiložena s formulářem.

2.4.3. Seznam všech AD, oprav a modifikací o kterých je známo, že byly provedeny. Pokud není známo provedení žádných AD, oprav a modifikací, pak musí být tato skutečnost rovněž uvedena.

2.4.4. Údaje o čerpání provozní doby dílů s omezenou provozní dobou danou kombinací únavové životnosti a meziopravní a skladovací lhůty.

2.4.5 Odkaz na podrobný záznam o historii údržby pro každý letadlový celek, který jej má, a pokud tento záznam obsahuje podrobnosti, které by jinak byly požadovány v bloku 12. K formuláři 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) (nebo ekvivalentu) by měl být případně připojen záznam o historii údržby a protokol či prohlášení o převzetí.

2.5. Nové/nepoužité letadlové celky.

2.5.1. Ke každému nepoužitému skladovému letadlovému celku bez formuláře 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) až do data účinnosti ČOS 174005 (EMAR 21), který byl v té době vyroben organizací přijatelnou pro NVLA, může být vydán formulář 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) příslušně kvalifikovanou AMO dle tohoto ČOS. Formulář 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) (nebo ekvivalent) by měl být

an approval class rating for the type of component or for the product in which it may be installed.

2.4. An EMAR Form 1 (or equivalent) issued in accordance with this paragraph 2 should be issued by signing in Block 14b and stating 'Inspected' in Block 11. In addition, Block 12 should specify:

2.4.1. When the last maintenance was carried out and by whom.

2.4.2. If the component is unused, when the component was manufactured and by whom with a cross-reference to any original documentation which should be included with the Form.

2.4.3. A list of all ADs, repairs and modifications known to have been incorporated. If no ADs or repairs or modifications are known to be incorporated, then this should be so stated.

2.4.4. Detail of life used for service life-limited parts being any combination of fatigue, overhaul or storage life.

2.4.5. For any aircraft component having its own maintenance history record, reference to the particular maintenance history record as long as the record contains the details that would otherwise be required in Block 12. The maintenance history record and acceptance test report or statement, if applicable, should be attached to the EMAR Form 1 (or equivalent).

2.5. New/unused aircraft components.

2.5.1 Any unused aircraft component in storage without an EMAR Form 1 (or equivalent) up to the effective date(s) for EMAR 21 that was manufactured by an organisation acceptable to the NMAA at that time may be issued with an EMAR Form 1 (or equivalent) by an appropriately rated AMO. The EMAR Form 1 (or equivalent) should be issued in accordance with the following subparagraphs which should be included in a procedure within the MOE.

vydán ve shodě s následujícími pododstavci, které by měly být součástí postupu v MOE.

Poznámka: Ustanovení výše by mělo být vnímáno tak, že uvolnění skladovaného, ale nepoužitého letadlového celku podle tohoto odstavce představuje uvolnění údržby dle tohoto ČOS a nikoli uvolnění výroby dle ČOS 174005 (EMAR 21). Není záměrem vynechat postup uvolnění výroby odsouhlasené členským státem pro součásti a montážní podskupiny určené pro montáž na vlastní výrobní lince výrobce.

(a) Protokol či prohlášení o převzetí by měly být k dispozici pro všechny použité a nepoužité letadlové celky, které jsou vystaveny přijímacím zkouškám po jejich výrobě nebo údržbě.

(b) Letadlový celek by měl být prověřen z hlediska plnění výrobcem stanovených pokynů a omezení skladování a podmínek obsahujících veškeré požadavky na dobové omezení skladování, inhibitory, řízené klima a speciální skladovací kontejnery. Navíc, nebo při neexistenci zvláštních pokynů pro skladování by měly být letadlové celky kontrolovány z hlediska poškození, koroze a netěsnosti s cílem zaručit, že jsou ve vyhovujícím stavu. V případě, že podmínky vojenského provozu brání skladování ve shodě s pokyny výrobce, měl by být definován a dodržen postup schválený NVLA.

(c) Měla by být stanovena doba skladování veškerých součástí s omezenou skladovací lhůtou.

2.5.2. Jestliže není možné zajistit uspokojivé splnění podmínek daných pododstavcem 2.5.1 (a) až (c) včetně, měl by být letadlový celek příslušně kvalifikovanou AMO rozebrán a podroben kontrole se zaměřením na provedené AD, opravy a modifikace a kontrolován/zkoušen ve shodě s údaji pro údržbu za účelem potvrzení jeho přijatelného stavu, a případně, zda na něm mají být vyměněna všechna těsnění, mazadla a součásti s omezenou provozní dobou. Na základě vyhovujícího dokončení uvedených činností po zpětné montáži lze vydat formulář 1 ČOS 174010 (EMAR Forms

Note: It should be understood that the release of a stored but unused aircraft component in accordance with this paragraph represents a maintenance release under EMAR 145 and not a production release under EMAR 21. It is not intended to by-pass the production release procedure agreed by the pMS for parts and subassemblies intended for fitment on the manufacturer's own production line.

(a) An acceptance test report or statement should be available for all used and unused aircraft components that are subjected to acceptance testing after manufacturing or maintenance as appropriate.

(b) The aircraft component should be inspected for compliance with the manufacturer's instructions and limitations for storage and condition including any requirement for limited storage life, inhibitors, controlled climate and special storage containers. In addition, or in the absence of specific storage instructions, the aircraft component should be inspected for damage, corrosion and leakage to ensure good condition. Where military operational circumstances have prevented storage in accordance with the manufacturer's instructions, a procedure approved by the NMAA should be defined and adhered to.

(c) The storage life used of any storage life-limited parts should be established.

2.5.2. If it is not possible to establish satisfactory compliance with all applicable conditions specified in subparagraph 2.5.1 (a) to (c) inclusive, the aircraft component should be disassembled by an appropriately rated AMO and subjected to a check for incorporated ADs, repairs and modifications and inspected/tested in accordance with the maintenance data to establish satisfactory condition and, if relevant, all seals, lubricants and life-limited parts should be replaced. Upon satisfactory completion after reassembly, an EMAR Form 1 (or equivalent) may be issued stating what was

document) (nebo ekvivalent), který uvádí, co bylo provedeno, a odkaz na obsažené údaje pro údržbu.

2.6. Použité letadlové celky vyjmuté z provozuschopných letadel.

2.6.1. Provozuschopným letadlovým celkům vyjmutým z letadel, která jsou zapsána v leteckém rejstříku členských států, lze příslušně kvalifikovanou AMO, za předpokladu shody s tímto pododstavcem, vydat formulář 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) (nebo ekvivalent).

(a) AMO by měla zajistit, že letadlový celek byl vyjmut z letadla adekvátně odborně způsobilou osobou.

(b) Letadlový celek může být považován za provozuschopný teprve tehdy, když při posledním letu letadla, které mělo namontován tento letadlový celek, nebyly zaznamenány žádné závady na daném celku / příslušném systému.

(c) Letadlový celek by měl být zkontrolován z hlediska vyhovujícího stavu včetně poškození, koroze nebo netěsnosti a plnění jakýchkoli dodatečných údajů pro údržbu.

(d) Záznam o letadle by měl být zkontrolován z hlediska možného nálezu neobvyklých událostí, které by mohly ovlivnit provozuschopnost letadlového celku, jako jsou nehody, incidenty, tvrdá přistání nebo zásahy blesku. Za žádných okolností nemůže být formulář 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) (nebo ekvivalent) vydán ve shodě s tímto odstavcem 2.6, jestliže existuje podezření, že letadlový celek byl vystaven extrémnímu namáhání, teplotám nebo ponoření do tekutiny, které by mohlo ovlivnit jeho provoz.

(e) Záznam z předešlé údržby by měl být k dispozici pro všechny sériové letadlové celky.

(f) Měla by být stanovena shoda se známými modifikacemi a opravami.

carried out and the reference of the maintenance data included.

2.6. Used aircraft components removed from a serviceable aircraft.

2.6.1. Serviceable aircraft components removed from a pMS registered aircraft may be issued with an EMAR Form 1 (or equivalent) by an appropriately rated AMO subject to compliance with this subparagraph.

(a) The AMO should ensure that the component was removed from the aircraft by an appropriately qualified person.

(b) The aircraft component may only be deemed serviceable if the last flight operation with the component fitted revealed no faults on that component/related system.

(c) The aircraft component should be inspected for satisfactory condition including in particular damage, corrosion or leakage and compliance with any additional maintenance data.

(d) The aircraft record should be researched for any unusual events that could affect the serviceability of the aircraft component such as involvement in accidents, incidents, heavy landings or lightning strikes. Under no circumstances may an EMAR Form 1 (or equivalent) be issued in accordance with this paragraph 2.6 if it is suspected that the aircraft component has been subjected to extremes of stress, temperatures or immersion which could affect its operation.

(e) A maintenance history record should be available for all used serialised aircraft components.

(f) Compliance with known modifications and repairs should be established.



(g) Měly by být stanoveny letové hodiny/cykly/přistání pro příslušné součásti s omezenou provozní dobou, včetně doby od generální opravy.

(g) The flight hours/cycles/landings as applicable of any service life-limited parts including time since overhaul should be established.

(h) Mělo by být stanoveno splnění všech příslušných AD.

(h) Compliance with known applicable ADs should be established.

(i) Za předpokladu vyhovujícího splnění tohoto pododstavce 2.6.1 lze vydat formulář 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) (nebo ekvivalent), který by měl obsahovat informace stanovené v odstavci 2.4 včetně údaje, z kterého letadla byl letadlový celek vyjmut.

(i) Subject to satisfactory compliance with this subparagraph 2.6.1, an EMAR Form 1 (or equivalent) may be issued and should contain the information as specified in paragraph 2.4 including the aircraft from which the aircraft component was removed.

#### 2.6.2. NEPOUŽITO.

#### 2.6.2. NOT APPLICABLE.

2.7. Použité letadlové celky vyjmuté z letadla, které bylo vyřazeno z provozu.

2.7. Used aircraft components removed from an aircraft withdrawn from service.

Provozuschopným letadlovým celkům vyjmutým z letadla, které bylo vyřazeno z provozu, může dle tohoto ČOS AMO, za předpokladu shody s požadavky tohoto pododstavce, vydat formulář 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) (nebo ekvivalent).

Serviceable aircraft components removed from an aircraft withdrawn from service may be issued with an EMAR Form 1 (or equivalent) by an AMO subject to compliance with this subparagraph.

(a) Letadlo vyřazené z provozu je v některých případech rozebráno na náhradní díly, což je považováno za činnost údržby a mělo by být provedeno za řízení AMO schválené dle tohoto ČOS s použitím postupů schválených NVLA.

(a) Aircraft withdrawn from service are sometimes dismantled for spares. This is considered to be a maintenance activity and should be accomplished under the control of an AMO, employing procedures approved by the NMAA.

(b) Aby byly letadlové celky vyjmuté z takového letadla způsobilé k zástavbě, měl by jim být náležitě kvalifikovanou AMO vydán formulář 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) (nebo ekvivalent) s vyhovujícím posouzením.

(b) To be eligible for installation, components removed from such aircraft may be issued with an EMAR Form 1 (or equivalent) by an appropriately rated AMO following a satisfactory assessment.

(c) Výsledek posouzení musí splňovat přinejmenším kritéria stanovená v odstavcích 2.5 případně 2.6. To by mělo podle situace zahrnovat možnou potřebu přizpůsobení plánované údržby celku, která může být nezbytná k splnění požadavků programu údržby letadla, na který má být celek namontován.

(c) As a minimum, the assessment will need to satisfy the standards set out in paragraphs 2.5 and 2.6 as appropriate. This should, where known, include the possible need for the alignment of scheduled maintenance that may be necessary to comply with the maintenance programme applicable to the aircraft on which the component is to be installed.

(d) Bez ohledu na to, zda má letadlo platné vojenské osvědčení o letové způsobilosti

(d) Irrespective of whether the aircraft holds a Military Certificate of Airworthiness or not,

nebo ne, by AMO odpovědná za osvědčování každého vyjmutého letadlového celku měla zajistit, aby způsob, jakým byly letadlové celky vyjmuty a skladovány, byl slučitelný s požadavky tohoto ČOS.

(e) Měl by být vytvořen podrobný plán tak, aby demontáž letadlových celků byla řízeným procesem. Demontáž je třeba provádět příslušně kvalifikovanou AMO pod dozorem osvědčujícího personálu, který zajistí, aby letadlové celky byly vyjmuty a dokumentovány podrobným způsobem ve shodě s příslušnými údaji pro údržbu a plánem demontáže.

(f) Všechny zaznamenané závady letadla by měly být přezkoumány a vzaty v úvahu možné vlivy jak na normální, tak záložní činnost vyjmutých letadlových celků.

(g) Je nezbytné používat určenou řídicí dokumentaci, jak je podrobně uvedeno v plánu demontáže, aby bylo usnadněno zaznamenávání činností údržby a vyjmutí letadlových celků během procesu demontáže. Letadlové celky, které jsou shledány jako neprovozuschopné, je třeba jako takové označit a oddělit až do rozhodnutí o přijetí příslušných opatření. Záznamy o provedené údržbě pro stanovení provozuschopnosti jsou součástí předešlé údržby letadlového celku.

(h) Pro vyjmutí a skladování vyjmutých letadlových celků je třeba použít takové vhodné provozní prostory podle tohoto ČOS, které poskytují vhodné podmínky okolního prostředí, osvětlení, vybavení pro přístup, letadlové nářadí a skladovací prostory pro prováděnou činnost. I když to může být přijatelné pro letadlové celky, které je třeba vyjmout, měly by být místní podmínky okolního prostředí, bez výhody uzavřeného provozního prostoru pro následnou demontáž (je-li požadován) a skladování letadlových celků ve shodě s doporučeními výrobce.

2.8. Použité letadlové celky udržované organizacemi údržby, které nejsou schváleny dle tohoto ČOS.

Použitým letadlovým celkům udržovaným

the AMO responsible for certifying any removed component should ensure that the manner in which the components were removed and stored are compatible with the standards required by EMAR 145.

(e) A structured plan should be formulated to control the aircraft disassembly process. The disassembly is to be carried out by an appropriately rated AMO under the supervision of certifying staff who will ensure that the aircraft components are removed and documented in a structured manner in accordance with the appropriate maintenance data and disassembly plan.

(f) All recorded aircraft defects should be reviewed and the possible effects these may have on both normal and standby functions of removed components are to be considered.

(g) Dedicated control documentation is to be used as detailed by the disassembly plan, to facilitate the recording of all maintenance actions and component removals performed during the disassembly process. Components found to be unserviceable are to be identified as such and quarantined pending a decision on the actions to be taken. Records of the maintenance accomplished to establish serviceability are to form part of the component maintenance history.

(h) Suitable EMAR 145 facilities for the removal and storage of removed components are to be used which include suitable environmental conditions, lighting, access equipment, aircraft tooling and storage facilities for the work to be undertaken. While it may be acceptable for components to be removed, given local environmental conditions, without the benefit of an enclosed facility, subsequent disassembly (if required) and storage of the components should be in accordance with the manufacturer's recommendations.

2.8. Used aircraft components maintained by maintenance organisations not approved in accordance with EMAR 145.

For used components maintained by

organizací údržby, která není schválená dle tohoto ČOS, by měla být před jejich přijetím věnována náležitá péče. V těchto případech by měla řádně kvalifikovaná AMO dle tohoto ČOS stanovit přijatelné podmínky takto:

(a) demontáž letadlového celku pro dostatečnou kontrolu ve shodě s příslušnými údaji pro údržbu;

(b) nahrazení všech letadlových celků s omezenou provozní dobou, není-li k dispozici žádný vyhovující důkaz o čerpání provozní doby a/nebo jsou-li letadlové celky v nevyhovujícím stavu;

(c) opětná montáž, a pokud je to nezbytné, přezkoušení letadlového celku;

(d) doplnění certifikačních požadavků stanovených v bodě 145.A.50 tohoto ČOS.

2.9. Použité letadlové celky vyjmuté z letadla spojeného s nehodou nebo mimořádnou událostí.

Takovým letadlovým celkům by měl být vydán formulář 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) (nebo ekvivalent) pouze tehdy, když je postupováno ve shodě s odstavcem 2.7 tohoto ČOS a s přesně určeným postupem, zahrnujícím další nezbytné zkoušky a kontroly považované za nutné po nehodě nebo mimořádné události. Takový postup může vyžadovat vstupní informace od NVLA / držitele (vojenského) TC/STC nebo případně od původního výrobce. Takový postup by měl být zmíněn v bloku 12.

#### **AMC 145.A.50(e) Osvědčování údržby**

1. Nemožnost splnění všech požadavků pododstavce 145.A.50(a) znamená, že údržba požadovaná CAMO nemohla být dokončena buď z důvodu uplynutí přípustné doby prostoje na údržbu letadla pro plánovanou prohlídku, nebo z důvodu stavu letadla, který vyžaduje dodatečný čas na provedení údržby letadla.

2. CAMO zodpovídá za zajištění provedení veškeré požadované údržby před letem, a tudíž bod 145.A.50(e) tohoto

a maintenance organisation not approved under EMAR 145, due care should be taken before acceptance of such components. In such cases an appropriately rated AMO should establish satisfactory conditions by:

(a) dismantling the component for sufficient inspection in accordance with the appropriate maintenance data;

(b) replacing all service life-limit components when no satisfactory evidence of life used is available and/or the components are in an unsatisfactory condition;

(c) reassembling and testing as necessary the component;

(d) completing all certification requirements as specified in EMAR 145.A.50.

2.9. Used aircraft components removed from an aircraft involved in an accident or incident.

Such components should only be issued with an EMAR Form 1 (or equivalent) when processed in accordance with paragraph 2.7 and a specific work order including all additional necessary tests and inspections deemed necessary by the accident or incident. Such a work order may require input from the NMAA/(Military) TC/STC holder or original manufacturer as appropriate. This work order should be referenced in Block 12.

#### **AMC 145.A.50(e) Certification of maintenance**

1. Being unable to establish full compliance with subparagraph EMAR 145.A.50(a) means that the maintenance required by the CAMO could not be completed due either to running out of available aircraft maintenance downtime for the scheduled check or by virtue of the condition of the aircraft requiring additional maintenance downtime.

2. The CAMO is responsible for ensuring that all required maintenance has been carried out before flight and therefore EMAR

ČOS vyžaduje, aby byla CAMO informována v případě, kdy nemůže být dosaženo úplné shody s požadavky bodu 145.A.50(a) tohoto ČOS. Pokud CAMO souhlasí s odkladem úplného splnění těchto požadavků, pak lze 'CRS pro letadlo' vydat pod podmínkou uvedení podrobností odkladu včetně pravomoci CAMO podepsat CRS.

Poznámka: Zda CAMO má nebo nemá oprávnění odložit údržbu, je sporným bodem mezi CAMO a NVLA. V případě pochybností ohledně takového rozhodnutí by o tom AMO měla před vydáním CRS informovat svou NVLA, které by takový postup měl umožnit danou záležitost náležitě prošetřit.

3. Uvedený postup by měl upozornit na skutečnost, že bod 145.A.50(a) tohoto ČOS běžně nedovoluje vystavit 'CRS pro letadlo' v případě neshody, a měl by určit, jaká opatření by mechanik, supervizor a osvědčující personál měli přijmout k upozornění příslušného oddělení nebo osoby odpovědné za technickou koordinaci s CAMO tak, aby sporné body mohly být projednávány a řešeny. Dále by měly být příslušné osoby stanovené v bodě 145.A.30(b) tohoto ČOS o těchto možných neshodách informovány písemně, což by mělo být zahrnuto do daného postupu.

#### **AMC 145.A.50(f) Osvědčování údržby**

1. 'Příslušné osvědčení o uvolnění' znamená osvědčení, které jasně prohlašuje, že je letadlový celek provozuschopný a které jednoznačně určuje AMO uvolňující zmíněný letadlový celek spolu s podrobnostmi o autoritě, dle jejíhož schválení AMO pracuje včetně odkazu na schválení nebo oprávnění.

2. 'Shoda se všemi dalšími technickými a provozními požadavky' znamená provádění příslušných záznamů do letadlové knihy, kontrolu shody s typovými konstrukčními normami, modifikacemi, opravami, AD, omezeními provozní doby a stavem letadlového celku a informace o tom kde, kdy a proč byl letadlu zakázán vzlet.

145.A.50(e) requires the CAMO to be informed in the case where full compliance with EMAR 145.A.50(a) cannot be achieved. If the CAMO agrees to the deferment of full compliance, then the 'CRS for aircraft' may be issued subject to details of the deferment, including the CAMO's authority, being endorsed on the certificate.

Note: Whether or not the CAMO does have the authority to defer maintenance is an issue between the CAMO and the NMAA. In case of doubt concerning such a decision of the CAMO, the AMO should inform its NMAA on such doubt, before issuing the CRS. This should allow the NMAA to investigate the matter as appropriate.

3. The procedure should draw attention to the fact that EMAR 145.A.50(a) does not normally permit the issue of a 'CRS for aircraft' in the case of non-compliance and should state what action the mechanic, supervisor and certifying staff should take to bring the matter to the attention of the relevant department or person responsible for technical co-ordination with the CAMO so that the issue may be discussed and resolved. In addition, the appropriate person(s) as specified in EMAR 145.A.30(b) should be kept informed in writing of such possible non-compliance situations and this should be included in the procedure.

#### **AMC 145.A.50(f) Certification of maintenance**

1. 'Appropriate release certificate' means a certificate which clearly states that the aircraft component is serviceable and clearly specifies the AMO releasing this component together with details of the authority under whose approval the AMO works including the approval or authorisation reference.

2. 'Compliance with all other technical and operational requirements' means making an appropriate entry in the aircraft technical log, checking for compliance with type design standards, modifications, repairs, ADs, life limitations and condition of the aircraft component plus information on where, when and why the aircraft was grounded.

### **GM 145.A.55(a) Záznamy o údržbě**

1. Řádně vedené a uchovávané záznamy poskytují CAMO a personálu údržby informace důležité pro kontrolu neplánované a plánované údržby a odstraňování závad, s cílem vyloučit nutnost opakování kontroly a prací k ověření letové způsobilosti.

Prvořadým cílem je mít zabezpečené a snadno dostupné záznamy s uceleným a čitelným obsahem. Záznam letadla by měl obsahovat základní podrobnosti o všech sériových letadlových celcích a všech ostatních důležitých nainstalovaných letadlových celcích, aby byla zajištěna sledovatelnost dokumentace nainstalovaných letadlových celků a souvisejících údajů o údržbě specifikovaných v bodě 145.A.45 tohoto ČOS.

2. Některé turbínové motory bývají sestaveny z modulů a skutečná celková doba provozu celého motoru není sledována. Jestliže CAMO chce využít výhody modulové konstrukce, musí vést záznamy o celkové provozní době a o údržbě každého modulu. Požadované záznamy o údržbě musí být uchovávány s modulem a měly by prokazovat splnění všech závazných požadavků týkajících se tohoto modulu.

3. Obnovu ztracených nebo zničených záznamů lze provést odkazem na jiné záznamy, v nichž je uvedena celková provozní doba, prozkoumáním záznamů vedených opravami a odkazem na záznamy vedené jednotlivými technikami apod. Pokud zůstává záznam i po provedení těchto kroků stále neúplný, smí CAMO uvést prohlášení v novém záznamu popisujícím ztrátu a stanovení celkové provozní doby na základě výzkumu a nejlepšího odhadu doby provozu. Obnovené záznamy by měly být předloženy NVLA ke schválení.

Poznámka: Lze vyžadovat dodatečnou údržbu.

4. Záznam o údržbě může být buď v listinné (papírové) nebo digitální podobě (počítačový systém), případně jejich kombinací.

5. Papírové záznamy by měly být

### **GM 145.A.55(a) Maintenance records**

1. Properly executed and retained records provide CAMOs and maintenance personnel with information essential in controlling unscheduled and scheduled maintenance, and trouble-shooting to eliminate the need for re-inspection and rework to establish airworthiness.

The prime objective is to have secure and easily retrievable records with comprehensive and legible contents. The aircraft record should contain basic details of all serialised aircraft components and all other significant aircraft components installed, to ensure traceability to such installed aircraft component documentation and associated maintenance data as specified in EMAR 145.A.45.

2. Some gas turbine engines are assembled from modules and a true total time in service for a total engine is not kept. When CAMOs wish to take advantage of the modular design, then total time in service and maintenance records for each module are to be maintained. The maintenance records as specified are to be kept with the module and should show compliance with any mandatory requirements pertaining to that module.

3. Reconstruction of lost or destroyed records can be done by reference to other records which reflect the time in service, research of records maintained by repair facilities and reference to records maintained by individual mechanics etc. When these things have been done and the record is still incomplete, the CAMO may make a statement in the new record describing the loss and establishing the time in service based on the research and the best estimate of time in service. The reconstructed records should be submitted to the NMAA for acceptance.

Note: Additional maintenance may be required.

4. The maintenance record can be either a paper or computer system or any combination of both.

5. Paper systems should use robust material

na kvalitním materiálu, který odolává běžné manipulaci a archivaci. Záznam by měl zůstat čitelný po celou požadovanou dobu uchovávání.

6. Počítačové systémy lze použít ke správě údržby a/nebo zaznamenávání podrobností o provedené údržbě. Počítačové systémy používané pro údržbu by měly mít neméně jeden záložní systém, který by měl být aktualizován nejpozději do 24 hodin po každé údržbě. Každý terminál musí obsahovat programové zabezpečení proti možnosti měnit databázi neoprávněným personálem.

Poznámka: Odpovědnost AMO za zaznamenávání všech údajů o provedené údržbě končí vypracováním CRS. CAMO odpovídá za zapisování informací uvedených v CRS do systému záznamu zachování letové způsobilosti letadla.

#### **AMC 145.A.55(c) Záznamy o údržbě**

Související údaje o údržbě jsou specifické informace, například údaje o opravách a úpravách. To nutně nevyžaduje uchovávání všech příruček pro údržbu letadla, letadlových celků, ilustrovaných katalogů součástí atd., vydaných držitelem (vojenského) TC/STC. Záznamy o údržbě by se měly týkat stavu revize použitých údajů.

**AMC 145.A.60(a) Hlášení událostí**  
V PŘÍPADĚ POTŘEBY BUDE TEXT DOPLNĚN.

**GM 145.A.60(a) Hlášení událostí**  
V PŘÍPADĚ POTŘEBY BUDE TEXT DOPLNĚN.

#### **AMC 145.A.60(b) Hlášení událostí**

1. Cílem hlášení událostí je určit činitele přispívající ke vzniku mimořádných událostí a vytvořit systém odolný vůči podobným chybám.

2. Systém hlášení událostí by měl umožnit a podporovat svobodné a upřímné hlášení veškerých (možných) událostí týkajících se bezpečnosti. To by mělo být usnadněno zavedením tzv. "spravedlivého posuzování". Organizace údržby by měla zajistit,

which can withstand normal handling and filing. The record should remain legible throughout the required retention period.

6. Computer systems may be used to control maintenance and/or record details of maintenance work carried out. Computer systems used for maintenance should have at least one backup system which should be updated at least within 24 hours of any maintenance. Each terminal is required to contain programme safeguards against the ability of unauthorised personnel to alter the database.

Note: An AMO's responsibility for recording all details of the maintenance work carried out ends with the completion of the CRS. It is the CAMO's responsibility to enter the information given in the CRS into the aircraft continuing airworthiness record system.

#### **AMC 145.A.55(c) Maintenance records**

Associated maintenance data is specific information such as repair and modification data. This does not necessarily require the retention of all Aircraft Maintenance Manual, Component Maintenance Manual, Illustrated Parts Catalogue etc. issued by the (Military) TC/STC holder. Maintenance records should refer to the revision status of the data used.

**AMC 145.A.60(a) Occurrence reporting**  
TO BE DEVELOPED IF REQUIRED.

**GM 145.A.60(a) Occurrence reporting**  
TO BE DEVELOPED IF REQUIRED.

#### **AMC 145.A.60(b) Occurrence reporting**

1. The aim of occurrence reporting is to identify the factors contributing to incidents and to make the system resistant to similar errors.

2. An occurrence reporting system should enable and encourage free and frank reporting of any (potentially) safety related occurrence. This should be facilitated by the establishment of a "just culture". A maintenance organisation should ensure

že personál nebude nepatřičně trestán za hlášení událostí nebo spolupráci při jejich šetření.

3. Vnitřní proces hlášení by měl být uzavřeným cyklem, který zajišťuje, že jsou interně přijímána opatření, zaměřená na bezpečnostní rizika.

4. Zpětná vazba k ohlašovatelům, jak na individuální, tak obecnější úrovni, je důležitá pro zajištění jejich trvalé podpory tohoto systému.

#### **GM 145.A.60(c) Hlášení událostí**

Každé hlášení by mělo obsahovat minimálně tyto informace:

- i) Název organizace údržby a číslo schválení.
- ii) Informace nezbytné k identifikaci předmětného letadla a/nebo letadlového celku.
- iii) Datum a čas ve vztahu k omezením z hlediska provozního života nebo generální opravy, případně pokud jde o letový čas / letové cykly / přistání atd.
- iv) Podrobnosti o stavu vyžadovaném v bodě 145.A.60(b) tohoto ČOS.
- v) Jakékoli další důležité informace zjištěné během hodnocení nebo nápravy stavu.

#### **AMC 145.A.65(a) Politika bezpečnosti a kvality, postupy údržby a systém kvality**

Politika bezpečnosti a kvality by měla obsahovat přinejmenším prohlášení zavazující organizaci údržby k:

- Uznání bezpečnosti vždy jako hlavního činitele;
- Využívání zásad lidských činitelů;
- Vedení personálu k tomu, aby oznamoval chyby / mimořádné události týkající se údržby;
- Uznání, že shoda s postupy, normami

that personnel are not inappropriately punished for reporting or co-operating with occurrence investigations.

3. The internal reporting process should be closed-loop, ensuring that actions are taken internally to address safety hazards.

4. Feedback to reportees, both on an individual and more general basis, is important to ensure their continued support for the scheme.

#### **GM 145.A.60(c) Occurrence reporting**

Each report should contain at least the following information:

- i) Maintenance organisation name and approval reference.
- ii) Information necessary to identify the subject aircraft and/or component.
- iii) Date and time relative to any life or overhaul limitation in terms of flying hours/cycles/landings etc. as appropriate.
- iv) Details of the condition as required by EMAR 145.A.60(b).
- v) Any other relevant information found during the evaluation or rectification of the condition.

#### **AMC 145.A.65(a) Safety and quality policy, maintenance procedures and quality system**

The safety and quality policy should as a minimum include a statement committing the maintenance organisation to:

- Recognise safety as a prime consideration at all times;
- Apply Human factors principles;
- Encourage personnel to report maintenance related errors/incidents;
- Recognise that compliance with

kvality, normami bezpečnosti a předpisy je povinností veškerého personálu;

- Uznání nutnosti spolupráce veškerého personálu s auditory kvality.

**AMC 145.A.65(b) Politika bezpečnosti a kvality, postupy údržby a systém kvality**

1. Postupy údržby by měly být aktualizovány tak, aby co nejlépe odrážely osvědčené postupy v rámci organizace údržby. Je povinností všech zaměstnanců organizace údržby hlásit všechny odlišnosti prostřednictvím mechanismu interního hlášení událostí organizace údržby.

2. Všechny postupy a jejich změny by pokud možno měly být před použitím ověřeny a uznány platnými.

3. Všechny technické postupy by měly být navrženy a předloženy tak, aby reflektovaly platné zásady lidských činitelů.

**AMC 145.A.65(b)(2) Politika bezpečnosti a kvality, postupy údržby a systém kvality**

Specializované služby zahrnují jakoukoli specializovanou činnost jako je, ale nejen, nedestruktivní zkoušení vyžadující zvláštní odborné dovednosti a/nebo způsobilosti. Ustanovení 145.A.30(f) tohoto ČOS obsahuje kromě odborně způsobilého personálu také požadavek na stanovení postupů údržby, které obsahují řízení jakýchkoli specializovaných procesů.

**AMC 145.A.65(b)(3) Politika bezpečnosti a kvality, postupy údržby a systém kvality**

1. Viz bod GM 145.A.65(b)(3) tohoto ČOS.

2. Měly by být stanoveny postupy pro odhalení a nápravu chyb údržby, které by mohly přinejmenším vyústit v poruchu, nesprávnou činnost nebo závadu ohrožující bezpečný provoz letadla při nesprávném provedení údržby ('bezpečnostně-kritické' úkony). Tyto postupy by měly stanovit metody zachycení chyb a úkony nebo procesy týkající se údržby. Aby byly stanoveny činnosti, o kterých je třeba

procedures, quality standards, safety standards and regulations is the duty of all personnel;

- Recognise the need for all personnel to cooperate with the quality auditors.

**AMC 145.A.65(b) Safety and quality policy, maintenance procedures and quality system**

1. Maintenance procedures should be held current such that they reflect best practice within the maintenance organisation. It is the responsibility of all the maintenance organisation's personnel to report any differences via their maintenance organisation's internal occurrence reporting mechanisms.

2. All procedures, and changes to those procedures, should be verified and validated before use where practicable.

3. All technical procedures should be designed and presented in accordance with good human factors principles.

**AMC 145.A.65(b)(2) Safety and quality policy, maintenance procedures and quality system**

Specialised services include any specialised activity, such as but not limited to non-destructive testing requiring particular skills and/or qualification. EMAR 145.A.30(f) covers the qualification of personnel but, in addition, maintenance procedures should be established that cover the control of any specialised process.

**AMC 145.A.65(b)(3) Safety and quality policy, maintenance procedures and quality system**

1. See EMAR GM 145.A.65(b)(3).

2. Procedures should be established to detect and rectify maintenance errors that could, as minimum, result in a failure, malfunction, or defect endangering the safe operation of the aircraft if not performed properly ('Safety-Critical' tasks). These procedures should identify the method for capturing errors, and the maintenance tasks or processes concerned. In order to determine the work items to be considered,



rozhodnout, měly by být primárně přezkoumány níže uvedené úkony údržby s cílem vyhodnotit jejich vliv na bezpečnost:

- Zástavba, seřízení a nastavení systému řízení letadla;

- Zástavba letadlových motorů, vrtulí a rotorů;

- Generální oprava, kalibrace nebo seřízení letadlových celků, například motorů, vrtulí, transmisí a převodových skříní;

- Zástavba a údržba prováděná na vystřelovacích sedadlech

ale měly by být také zpracovány další informace, například:

- Předchozí zkušenosti z chyb údržby, které závisí na důsledcích poruchy;

- Informace vyplývající ze 'systému hlášení událostí', dle bodu 145.A.60 tohoto ČOS;

- Případné požadavky NVLA na zachycování chyb.

3. Aby se zabránilo opomenutím, mělo by být provedení každého úkonu nebo skupiny úkonů údržby potvrzeno podpisem. K zajištění dokončení úkonu nebo skupin úkonů by takové potvrzení podpisem mělo nastat až po dokončení úkonu / skupin úkonů. Činnost prováděná neoprávněným personálem (např. dočasnými či zaučujícími se pracovníky...) by měla být před podpisem kontrolována oprávněným personálem. Seskupení úkonů za účelem podpisu by mělo dovolovat jasné stanovení kritických kroků.

Poznámka: "Potvrzení podpisem" je prohlášení kompetentní osoby, která provádí činnost nebo dozor nad určitou činností, o tom, že úkon nebo skupina úkonů byly provedeny správně. Potvrzení se týká jednoho kroku v procesu údržby, a tudíž se liší od uvolnění letadla do provozu. "Oprávněný personál" je personál formálně oprávněný organizací údržby k potvrzení úkonů podpisem. "Oprávněný personál" není

the following maintenance tasks should primarily be reviewed to assess their impact on safety:

- Installation, rigging and adjustments of flight controls;

- Installation of aircraft engines, propellers and rotors;

- Overhaul, calibration or rigging of components such as engines, propellers, transmissions and gearboxes;

- Installation and maintenance carried out on ejection seats

but additional information should also be processed, such as:

- Previous experiences of maintenance errors, depending on the consequence of the failure;

- Information arising from the 'occurrence reporting system' required by EMAR 145.A.60;

- NMAA requirements for error capturing, if applicable.

3. In order to prevent omissions, every maintenance task or group of tasks should be signed-off. To ensure the task or group of tasks is completed, it should only be signed-off after completion. Work by unauthorised personnel (i.e. temporary staff, trainee...) should be checked by authorised personnel before they sign-off. The grouping of tasks for the purpose of signing-off should allow critical steps to be clearly identified.

Note: A "sign-off" is a statement by the competent person performing or supervising the work, that the task or group of tasks has been correctly performed. A sign-off relates to one step in the maintenance process and is therefore different to the release to service of the aircraft. "Authorised personnel" means personnel formally authorised by the maintenance organisation to sign-off tasks. "Authorised personnel" are not necessarily

nutně “osvědčujícím personálem”.

4. Organizace údržby by měla zajistit, že během provádění modifikací, oprav nebo údržby nebudou porušena CDCCL (pokud existují); to bude v případě potřeby vyžadovat, aby organizace údržby vytvořila příslušné postupy. Organizace údržby by měla věnovat pozornost zejména možným nepříznivým účinkům jakýchkoli změn v elektroinstalaci letadla, i když se změna vysloveně netýká systému palivových nádrží. Například by mělo být běžnou praxí označit separaci elektrického vedení systému měření množství paliva jako CDCCL (tam, kde je to použitelné). Organizace údržby mohou nepříznivým účinkům spojeným se změnami v elektroinstalaci předcházet pomocí standardizace postupů údržby prostřednictvím výcviku spíše než pravidelnou kontrolou. Výcvik by měl být prováděn tak, aby zamezil náhodnému směřování a spojování elektrického vedení a aby zajistil úplnou znalost kritických prvků návrhu systémů palivových nádrží, které by měly být řízeny prostřednictvím CDCCL (tam, kde je to použitelné). AMC pro výcvik personálu organizace údržby je uveden v dodatku IV k AMC, body 145.A.30(e) a AMC 145.B.10(c) tohoto ČOS.

**GM 145.A.65(b)(3) Politika bezpečnosti a kvality, postupy údržby a systém kvality**

1. Kritické úkony by samy o sobě neměly ohrozit bezpečnost, ale mohly by způsobit kumulativní efekt, pokud stejný údržbář opakuje stejnou chybu během provádění stejných úkonů na více systémech. Smyslem tohoto postupu je proto minimalizovat nepříliš častý případ opakování chyby, při níž nejsou shodné letadlové celky znovu sestavovány, což ohrožuje více než jeden systém. Jedním z příkladů je vzdálená možnost selhání při opětovném instalování krytů přístupu k převodovce motoru nebo uzávěrů olejových maznic na všech motorech vícemotorového letadla, vedoucí ke značné ztrátě oleje ze všech motorů. Dalším příkladem je případ sejmutí a zpětného nasazení uzávěrů plnění olejem na jednom letadle/motoru nebo letadlovém celku, které by mohly vyžadovat opětovnou kontrolu všech těchto uzávěrů na daném

“certifying staff”.

4. The maintenance organisation should ensure that when carrying out a modification, repair or maintenance, CDCCL (if applicable) are not compromised; this should require the development of appropriate procedures where necessary by the maintenance organisation. The maintenance organisation should pay particular attention to possible adverse effects of any wiring change to the aircraft, even a change not specifically associated with the fuel tank system. For example, it should be common practice to identify segregation of fuel gauging system wiring as a CDCCL (if applicable). Maintenance organisations can prevent adverse effects associated with wiring changes by standardising maintenance practices through training, rather than by periodic inspection. Training should be provided to prevent indiscriminate routing and splicing of wires and to provide comprehensive knowledge of critical design features of fuel tank systems that would be controlled by a CDCCL (if applicable). AMC is provided for training to maintenance organisation personnel in Appendix IV to AMC EMAR 145.A.30(e) and AMC EMAR 145.B.10(c).

**GM 145.A.65(b)(3) Safety and quality policy, maintenance procedures and quality system**

1. Critical Tasks might not jeopardise safety on their own, but there could be a cumulative effect if the same maintainer reproduces the same error when he does the same tasks on several systems. The purpose of this procedure is therefore to minimise the rare possibility of an error being repeated whereby the identical aircraft components are not reassembled thereby compromising more than one system. One example is the remote possibility of failure to reinstall engine gearbox access covers or oil filler caps on all engines of a multi-engined aircraft resulting in major oil loss from all engines. Another example is the case of removal and refitment of multiple oil filler caps on one aircraft/engine or component, which could require a re-inspection of all oil filler caps on that particular aircraft/engine or component after the last oil filler cap has

letadle/motoru nebo letadlovém celku poté, co byl poslední uzávěr plnění olejem domněle nasazen.

2. Údržba funkcí prevence vznícení je nezbytná pro neodmyslitelnou bezpečnost a spolehlivost systému palivové nádrže letadla. Letadlo nemůže být provozováno po neomezenou dobu při selhání funkcí prevence vznícení. Takové selhání bude mít přímý nepříznivý vliv na provozní bezpečnost. Toto selhání by mohlo zabránit zachování bezpečného letu a přistání letadla, nebo způsobit vážné nebo smrtelné zranění cestujících. Požadovaná kontrola palivového systému identifikuje funkční prvky konstrukce zabraňující vznícení. Selhání některé z těchto funkcí nemusí bezprostředně vést k nebezpečné situaci, ale může vyžadovat určitou údržbu v zájmu zachování letové způsobilosti.

#### **AMC 145.A.65(c)(1) Politika bezpečnosti a kvality, postupy údržby a systém kvality**

1. Primární cíle systému kvality jsou umožnit organizaci údržby dodávat bezpečný výrobek a zajistit zachování organizace údržby ve shodě s požadavky.

2. Základním prvkem systému kvality je nezávislý audit.

3. Nezávislý audit je objektivní proces běžných namátkových kontrol ze všech hledisek schopnosti organizace údržby provádět veškerou údržbu podle požadovaných norem a zahrnuje náhodnou kontrolu produktu, neboť ta je součástí výsledku procesu údržby. Představuje přehled všech činností údržby a je určen k doplnění požadavků bodu 145.A.50(a) tohoto ČOS s cílem přesvědčit osvědčující personál o tom, že všechny požadavky údržby byly řádně provedeny před vydáním osvědčení o uvolnění do provozu. Nezávislé audity by měly zahrnovat část namátkových auditů prováděných na vzorcích během provádění údržby. Tím jsou míněny audity prováděné v noci v organizacích údržby, pracujících v nočním provozu, a (případně) audity v operačním prostředí.

supposedly been refitted.

2. The maintenance of ignition prevention features is necessary for the inherent safety and reliability of an aircraft's fuel tank system. The aircraft cannot be operated indefinitely with the failure of an ignition prevention feature. The failure will have a direct adverse effect on operational safety. It could prevent the continued safe flight and landing of the aircraft or cause serious or fatal injury to the occupants. The fuel system review required will identify ignition prevention features of the design. The failure of any of these features may not immediately result in an unsafe condition, but it may warrant certain maintenance to support continued airworthiness.

#### **AMC 145.A.65(c)(1) Safety and quality policy, maintenance procedures and quality system**

1. The primary objectives of the quality system are to enable the maintenance organisation to ensure that it can deliver a safe product and that the maintenance organisation remains in compliance with the requirements.

2. An essential element of the quality system is the independent audit.

3. The independent audit is an objective process of routine sample checks of all aspects of the maintenance organisation's ability to carry out all maintenance to the required standards and includes some product sampling as this is the end result of the maintenance process. It represents an objective overview of the complete maintenance related activities and is intended to complement the EMAR 145.A.50(a) requirement for certifying staff to be satisfied that all required maintenance has been properly carried out before issue of the CRS for aircraft and components. Independent audits should include a percentage of random audits carried out on a sample basis when maintenance is being carried out. This means some audits during the night for those maintenance

4. Kromě uvedeného v pododstavci 9, by měl nezávislý audit zajišťovat kontrolu všech prvků shody s tímto ČOS každých 12 měsíců, a lze jej provádět jako úplný jednorázový úkon nebo rozdělit do 12měsíčního období ve shodě s časovým harmonogramem. Nezávislý audit nepožaduje, aby každý postup byl kontrolován ve vztahu ke každé skupině příbuzných produktů, pokud lze prokázat, že konkrétní postup je společný pro více než jednu skupinu produktů a že daný postup byl kontrolován každých 12 měsíců bez výsledných zjištění. Pokud byl zaznamenán nálezný, měl by být postup opět zkontrolován ve vztahu k další skupině produktů, dokud zjištění nebudou napravena. Poté se postup nezávislého auditu může pro daný postup vrátit na periodu 12 měsíců.

5. Nezávislý audit by měl namátkově kontrolovat jeden výrobek z každé produktové řady každých 12 měsíců jako důkaz účinnosti shody s postupy údržby. Doporučuje se, aby postupy a auditu produktů byly kombinovány výběrem vzorku specifického produktu, jako je letadlo nebo motor nebo přístroj, a vzorek ověřující všechny postupy a požadavky spojené se vzorkem specifického produktu, aby se zajistilo, že konečným výsledkem by měl být letově způsobilý produkt.

a. Pro účely nezávislého auditu zahrnuje produktová řada jakýkoli produkt dle dodatku II tohoto ČOS, schválení kvalifikační třídy specifikované v rozsahu schválení vydaném pro konkrétní AMO.

b. Z toho například vyplývá, že organizace údržby schopná provádět údržbu letadel, opravovat motory, brzdy a autopiloty, by každý rok měla provádět čtyři celkové namátkové auditu s kontrolou vzorků s výjimkou případů uvedených v pododstavcích 5 nebo 9.

6. Termín namátková kontrola produktu znamená osobní přezkoušení a vizuální

organisations that work at night, and some audits while in an operational environment (if appropriate).

4. Except as specified in subparagraph 9, the independent audit should ensure that all aspects of EMAR 145 compliance are checked every 12 months and may be carried out as a complete single exercise or subdivided over the 12 month period in accordance with a scheduled plan. The independent audit does not require each procedure to be checked against each product line when it can be shown that the particular procedure is common to more than one product line and the procedure has been checked every 12 months without resultant findings. Where findings have been identified, the particular procedure should be rechecked against other product lines until the findings have been rectified after which the independent audit procedure may revert back to 12 monthly for the particular procedure.

5. The independent audit should sample check one product on each product line every 12 months as a demonstration of the effectiveness of maintenance procedures compliance. It is recommended that procedures and product audits be combined by selecting a specific product example, such as an aircraft or engine or instrument and sample checking all the procedures and requirements associated with the specific product example to ensure that the end result should be an airworthy product.

a. For the purpose of the independent audit, a product line includes any product under an EMAR 145 Appendix II approval class rating as specified in the approval schedule issued to the particular AMO.

b. It therefore follows for example that a maintenance organisation with a capability to maintain aircraft, repair engines, brakes and autopilots would need to carry out four complete audit sample checks each year except as specified otherwise in subparagraphs 5 or 9.

6. The sample check of a product means to witness any relevant testing and visually

kontrolu produktu a související dokumentace. Namátková kontrola by neměla zahrnovat opakovanou demontáž nebo přezkoušení v případě, že náátková kontrola nezjistí nálezy vyžadující takovou činnost.

7. NEPOUŽITO.

8. Není-li v pododstavci 9 stanoveno jinak, pak, pokud má organizace údržby traťové stanice (jako jsou například "mimooblastní pracoviště" na nichž byly případně zahájeny činnosti) uvedené v bodě 145.A.75(d) tohoto ČOS, by systém kvality měl popisovat, jak jsou tyto činnosti začleněny do systému, a obsahovat plán kontroly každé traťové stanice uvedené v seznamu s četností odpovídající rozsahu letové činnosti a údržby v každé z traťových stanic. Není-li v pododstavci 9 stanoveno jinak, neměla by maximální doba mezi audity jedné traťové stanice přesáhnout 24 měsíců.

9. S výjimkou případů, kdy je v odstavci 5 uvedeno jinak, může NVLA souhlasit s prodloužením periody jakéhokoli auditu uvedeného v bodě AMC 145.A.65(c)(1) tohoto ČOS až o 100 % za předpokladu, že neexistují zjištění týkající se bezpečnosti a pokud se ujistí, že organizace údržby má záznam s pozitivním hodnocením včasné nápravy nálezů.

10. Při provádění auditu by měla být vždy předložena zpráva, která popisuje, co bylo kontrolováno a výsledná zjištění v rozporu s platnými požadavky, postupy a produkty.

11. Nezávislost auditu by měla být ustanovena s trvalým zajištěním toho, aby jej prováděly osoby, které nenesou zodpovědnost za funkce, postupy nebo produkty, které kontrolují.

Z toho vyplývá, že velká organizace údržby, tedy organizace údržby s více než 500 pracovníky v údržbě, by měla mít skupinu určenou pro audity kvality, jejíž výhradním úkolem je vést audity, sestavovat zprávy o nálezech a kontrolovat, zda jsou nálezy napraveny.

inspect the product and associated documentation. The sample check should not involve repeat disassembly or testing unless the sample check identifies findings requiring such action.

7. NOT APPLICABLE.

8. Except as specified otherwise in subparagraph 9, where the maintenance organisation has line stations (such as but not limited to "out of area" locations, embarked operations if appropriate) listed as per EMAR 145.A.75(d) the quality system should describe how these are integrated into the system and include a plan to audit each listed line station at a frequency consistent with the extent of flight and maintenance activity at the particular line station. Except as specified otherwise in subparagraph 9 the maximum period between audits of a particular line station should not exceed 24 months.

9. Except as specified otherwise in subparagraph 5, the NMAA may agree to increase any of the audit time periods specified in AMC EMAR 145.A.65(c)(1) by up to 100% provided that there are no safety related findings and subject to being satisfied that the maintenance organisation has a good record of rectifying findings in a timely manner.

10. A report should be raised each time an audit is carried out describing what was checked and the resulting findings against applicable requirements, procedures and products.

11. The independence of the audit should be established by always ensuring that audits are carried out by personnel not responsible for the function, procedure or products being checked.

It therefore follows that a large maintenance organisation, being a maintenance organisation with more than about 500 maintenance staff should have a dedicated quality audit group whose sole function is to conduct audits, raise finding reports and follow up to check that findings are being rectified.

Pro středně velké organizace údržby, což jsou organizace údržby s méně než 500 pracovníky v údržbě, je přijatelné využívat kompetentní osoby z některého úseku/oddělení, které nejsou odpovědné za funkci údržby, postup nebo produkt, k auditu úseku/oddělení, které tuto odpovědnost má, pod podmínkou, že veškeré plánování a zavádění je řízeno vedoucím kvality.

Organizace údržby s maximálně 10 pracovníky, kteří jsou aktivně zapojeni do provádění údržby, může smluvně sjednat prvek nezávislého auditu systému kvality s jinou organizací nebo kompetentní a odborně způsobilou osobou, případně delegovat prvek nezávislého auditu systému kvality na jinou organizaci údržby nebo odborně způsobilou a kompetentní osobu, ve všech případech schválenou NVLA.

#### **GM 145.A.65(c)(1) Politika bezpečnosti a kvality, postupy údržby a systém kvality**

1. Účelem tohoto GM je poskytnout návod týkající se jednoho takového přijatelného pracovního plánu auditu, který by splnil část požadavků bodu 145.A.65(c)1 tohoto ČOS. Existuje řada dalších přijatelných pracovních plánů auditu.

2. Navrhovaný plán uvádí předmět, který by měl vyjadřovat obsah auditu, a snahu ukázat použitelnost v různých typech dílen a leteckých zařízení. Seznam by proto měl být přizpůsoben konkrétní situaci a je možné, že bude třeba více seznamů. Každý seznam by měl být porovnáván s harmonogramem, který uvádí, na kdy je naplánována konkrétní položka auditu a kdy byl audit dokončen.

For the medium sized maintenance organisation, being a maintenance organisation with less than about 500 maintenance staff, it is acceptable to use competent personnel from one section/department not responsible for the maintenance function, procedure or product to audit the section/department that is responsible subject to the overall planning and implementation being under the control of the quality manager.

Maintenance organisations with a maximum of 10 maintenance staff actively engaged in carrying out maintenance may contract or delegate the independent audit element of the quality system to another organisation or a qualified and competent person, in both cases approved by the NMAA.

#### **GM 145.A.65(c)(1) Safety and quality policy, maintenance procedures and quality system**

1. The purpose of this GM is to give guidance on just one acceptable working audit plan to meet part of the needs of EMAR 145.A.65(c)1. There is any number of other acceptable working audit plans.

2. The proposed plan lists the subject matter that should be covered by the audit and attempts to indicate applicability in the various types of workshops and aircraft facilities. The list should therefore be tailored for the particular situation and more than one list may be necessary. Each list should be shown against a timetable to indicate when the particular item is scheduled for audit and when the audit was completed

<b>ODSTAVEC</b>	<b>Poznámka</b>	<b>HANGÁR</b>	<b>MOTOROVÁ dílna</b>	<b>MECHANICKÁ dílna</b>	<b>AVIONICKÁ dílna</b>
145.A.25		Ano	Ano	Ano	Ano
145.A.30		Ano	Ano	Ano	Ano
145.A.35		Ano	Ano	Ano	Ano
145.A.40		Ano	Ano	Ano	Ano

<b>ODSTAVEC</b>	<b>Poznámka</b>	<b>HANGÁR</b>	<b>MOTOROVÁ dílna</b>	<b>MECHANICKÁ dílna</b>	<b>AVIONICKÁ dílna</b>
145.A.42		Ano	Ano	Ano	Ano
145.A.45		Ano	Ano	Ano	Ano
145.A.47		Ano	Ano	Ano	Ano
145.A.48		Ano	Ano	Ano	Ano
145.A.50		Ano	Ano	Ano	Ano
145.A.55		Ano	Ano	Ano	Ano
145.A.60		Ano	Ano	Ano	Ano
145.A.65		Ano	Ano	Ano	Ano
2.1	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
2.2	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
2.3	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
2.4	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
2.5	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
2.6	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
2.7	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
2.8	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
2.9	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
2.10	MOE	Ano	Ne	Ne	Ne
2.11	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
2.12	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
2.13	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
2.14	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
2.15	MOE	Ano	Ne	Ne	Ne
2.16	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
2.17	MOE	Je-li vhodný	Je-li vhodná	Je-li vhodná	Je-li vhodná
2.18	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
2.19	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
2.20	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
2.21	MOE	Je-li vhodný	Je-li vhodná	Je-li vhodná	Je-li vhodná
2.22	MOE	Ano	Ano	Ne	Ne
2.23	MOE	Ano	Ne	Ne	Ne
2.24	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
2.25	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
2.26	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano

<b>ODSTAVEC</b>	<b>Poznámka</b>	<b>HANGÁR</b>	<b>MOTOROVÁ dílna</b>	<b>MECHANICKÁ dílna</b>	<b>AVIONICKÁ dílna</b>
2.27	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
2.28	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
L2.1	MOE	Je-li vhodný	Ne	Ne	Ne
L2.2	MOE	Je-li vhodný	Ne	Ne	Ne
L2.3	MOE	Je-li vhodný	Ne	Ne	Ne
L2.4	MOE	Je-li vhodný	Ne	Ne	Ne
L2.5	MOE	Je-li vhodný	Ne	Ne	Ne
L2.6	MOE	Je-li vhodný	Ne	Ne	Ne
L2.7	MOE	Je-li vhodný	Ne	Ne	Ne
3.9	MOE	Je-li vhodný	Je-li vhodná	Je-li vhodná	Je-li vhodná
3.10	MOE	Je-li vhodný	Je-li vhodná	Je-li vhodná	Je-li vhodná
3.11	MOE	Je-li vhodný	Je-li vhodná	Je-li vhodná	Je-li vhodná
3.12	MOE	Ano	Ano	Ne	Ne
3.13	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
3.14	MOE	Ano	Ano	Ano	Ano
145.A.70		Ano	Ano	Ano	Ano
145.A.75		Ano	Ano	Ano	Ano
145.A.80		Ano	Ano	Ano	Ano
145.A.85		Ano	Ano	Ano	Ano
145.A.95		Je-li vhodný	Je-li vhodná	Je-li vhodná	Je-li vhodná

<b>PARA</b>	<b>Comment</b>	<b>HANGAR</b>	<b>ENGINE Workshop</b>	<b>MECH Workshop</b>	<b>AVIONIC Workshop</b>
145.A.25		Yes	Yes	Yes	Yes
145.A.30		Yes	Yes	Yes	Yes
145.A.35		Yes	Yes	Yes	Yes
145.A.40		Yes	Yes	Yes	Yes
145.A.42		Yes	Yes	Yes	Yes
145.A.45		Yes	Yes	Yes	Yes
145.A.47		Yes	Yes	Yes	Yes
145.A.48		Yes	Yes	Yes	Yes
145.A.50		Yes	Yes	Yes	Yes
145.A.55		Yes	Yes	Yes	Yes
145.A.60		Yes	Yes	Yes	Yes



<b>PARA</b>	<b>Comment</b>	<b>HANGAR</b>	<b>ENGINE Workshop</b>	<b>MECH Workshop</b>	<b>AVIONIC Workshop</b>
145.A.65		Yes	Yes	Yes	Yes
2.1	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
2.2	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
2.3	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
2.4	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
2.5	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
2.6	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
2.7	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
2.8	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
2.9	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
2.10	MOE	Yes	No	No	No
2.11	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
2.12	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
2.13	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
2.14	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
2.15	MOE	Yes	No	No	No
2.16	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
2.17	MOE	if appl	if appl	if appl	if appl
2.18	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
2.19	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
2.20	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
2.21	MOE	if appl	if appl	if appl	if appl
2.22	MOE	Yes	Yes	No	No
2.23	MOE	Yes	No	No	No
2.24	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
2.25	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
2.26	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
2.27	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
2.28	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
L2.1	MOE	If appl	No	No	No
L2.2	MOE	If appl	No	No	No
L2.3	MOE	If appl	No	No	No
L2.4	MOE	If appl	No	No	No
L2.5	MOE	If appl	No	No	No

PARA	Comment	HANGAR	ENGINE Workshop	MECH Workshop	AVIONIC Workshop
L2.6	MOE	If appl	No	No	No
L2.7	MOE	If appl	No	No	No
3.9	MOE	if appl	if appl	if appl	if appl
3.10	MOE	if appl	if appl	if appl	if appl
3.11	MOE	if appl	if appl	if appl	if appl
3.12	MOE	Yes	Yes	No	No
3.13	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
3.14	MOE	Yes	Yes	Yes	Yes
145.A.70		Yes	Yes	Yes	Yes
145.A.75		Yes	Yes	Yes	Yes
145.A.80		Yes	Yes	Yes	Yes
145.A.85		Yes	Yes	Yes	Yes
145.A.95		if appl	if appl	if appl	if appl

Poznámka 1: 'Je-li vhodný' znamená, pokud je použitelný nebo relevantní.

Poznámka 2: Audit traťových stanic by měl prováděn s četností schválenou NVLA v rámci omezení daných bodem AMC EMAR 145.A.65(c)(1) tohoto ČOS.

#### **AMC 145.A.65(c)(2) Politika bezpečnosti a kvality, postupy údržby a systém kvality**

1. Podstatnou součástí systému kvality je jeho zpětná vazba.

2. Na provádění zpětné vazby systému kvality nemůže být uzavřena smlouva s externími osobami. Základní funkcí zpětné vazby je zajišťovat, aby všechny nálezy vyplývající z nezávislých auditů kvality dané organizace údržby byly řádně a včas vyšetřeny a napraveny tak, aby odpovědnému vedoucímu umožnily řádnou informovanost o otázkách bezpečnosti a rozsahu shody s tímto ČOS.

3. Zprávy z nezávislého auditu kvality, týkající se ustanovení AMC 145.A.65(c)(1), pododstavec 10, by měly být zasílány příslušnému oddělení (příslušným oddělením) z hlediska nápravných opatření určujících časový plán nápravy. Časový plán

Note 1: 'if appl' means if applicable or relevant.

Note 2: In the line station case all line stations should be audited at the frequency agreed with the NMAA within the limits of AMC EMAR 145.A.65(c)(1).

#### **AMC 145.A.65(c)(2) Safety and quality policy, maintenance procedures and quality system**

1. An essential element of the quality system is the quality feedback system.

2. The quality feedback system should not be contracted to outside persons. The principal function of the quality feedback system is to ensure that all findings resulting from the independent quality audits of the maintenance organisation are properly investigated and corrected in a timely manner and to enable the Accountable Manager to be kept informed of any safety issues and the extent of compliance with EMAR 145.

3. The independent quality audit reports referenced in AMC EMAR 145.A.65(c)(1) subparagraph 10 should be sent to the relevant department(s) for rectification action giving target rectification dates. Rectification dates should be discussed with such

nápravy má být projednán s tímto oddělením (těmito odděleními) před tím, než oddělení kvality nebo jmenovaný auditor tyto termíny ve zprávě potvrdí. Ustanovení 145.A.65(c)(2) požaduje, aby příslušné(á) oddělení provedlo(a) nápravná opatření a informovalo(a) oddělení kvality nebo auditora kvality jmenovaného pro tato nápravná opatření.

4. Odpovědný vedoucí by měl s personálem pořádat pravidelné schůzky, aby zkontroloval stav nápravných opatření, s výjimkou velkých organizací údržby, v nichž tyto schůzky mohou být každodenně přeneseny na vedoucího kvality. Tyto schůzky jsou však podřízeny schůzkám odpovědného vedoucího, pořádaným nejméně dvakrát za rok, které se konají s nadřízeným personálem a zahrnují přezkoumání celkového plnění úkolů a nejméně jednou za půl roku přijetí souhrnné zprávy o nálezech neshody.

5. Všechny záznamy týkající se nezávislého auditu a zpětné vazby systému kvality by měly být uchovávány nejméně po dobu 2 let od data vypořádání nálezu (nálezu), k němuž (k nimž) se tyto záznamy vztahují nebo po dobu, která odpovídá změně vyjádřené v AMC 145.A.65(c)(1), pododstavec 9, tohoto ČOS, podle toho, která doba je delší.

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

1. Informace specifikované v odstavci 145.A.70(a), pododstavce (6) a (12) až (16) včetně, i když jsou částí MOE, lze uchovávat jako samostatné dokumenty nebo elektronické datové soubory pod podmínkou, že část MOE týkající se řízení bude obsahovat jasný odkaz na tyto dokumenty nebo elektronické datové soubory.

2. MOE by měl obsahovat příslušné informace, stanovené v těchto AMC. Ty mohou být uváděny v jakémkoli pořadí, pokud jsou v MOE obsaženy všechny předměty. Používá-li organizace údržby odlišnou úpravu, která například umožňuje, aby MOE sloužil pro více než jedno schválení, pak by měl MOE obsahovat přílohu s odkazy, která slouží jako seznam

department(s) before the quality department or nominated quality auditor confirms such dates in the report. The relevant department(s) are required by EMAR 145.A.65(c)(2) to rectify findings and inform the quality department or nominated quality auditor of such rectification.

4. The Accountable Manager should hold regular meetings with staff to check progress on rectification except that in the large maintenance organisations such meetings may be delegated on a day to day basis to the quality manager subject to the Accountable Manager meeting at least twice per year with the senior staff involved to review the overall performance and receiving at least a half yearly summary report on findings of noncompliance.

5. All records pertaining to the independent quality audit and the quality feedback system should be retained for at least 2 years after the date of clearance of the finding(s) to which they refer or for such periods as to support changes to the AMC EMAR 145.A.65(c)(1) subparagraph 9 audit time periods, whichever is the longer.

#### **AMC 145.A.70(a) Maintenance Organisation Exposition (MOE)**

1. The information specified in EMAR 145.A.70(a) subparagraphs (6) and (12) to (16) inclusive, whilst a part of the MOE, may be kept as separate documents or on separate electronic data files subject to the management part of this MOE containing a clear cross-reference to such documents or electronic data files.

2. The MOE should contain the information, as applicable, specified in this AMC. The information may be presented in any subject order as long as all applicable subjects are covered. Where a maintenance organisation uses a different format, for example, to allow the MOE to serve for more than one approval, then the MOE should contain a cross-reference annex using this list as an

indexů vysvětlujících, kde lze v MOE daný předmět nalézt.

3. MOE by měl případně obsahovat informace, jakým způsobem organizace údržby vyhovuje pokynům k CDCCL (tam, kde je to použitelné).

4. NEPOUŽITO.

5. Organizace údržby může pro zveřejnění MOE použít elektronické zpracování dat (EDP). MOE by měl být k dispozici schvalující NVLA v pro ni přijatelné formě. Pozornost by měla být věnována tomu, zda publikační systém EDP je schopen potřebné interní i externí distribuce MOE.

6. V MOE by měly být uvedeny tyto informace:

#### **ČÁST 0 VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ O ORGANIZACI**

Tato sekce je vyhrazena pro:

1. Organizace údržby požadující schválení dle tohoto ČOS, která je zároveň součástí organizace, která provozuje letadlo.

2. Původní výrobce zařízení (OEM) požadující schválení jako organizace údržby dle tohoto ČOS. Tato část by měla vedle ostatních organizačních aspektů těchto organizací popsat, jak bude organizace údržby nezávislá na jiných organizačních funkcích (např. konstrukci a výrobě / technických úkonech, provozech).

#### **ČÁST 1 VEDENÍ**

1.1 Statutární závazek odpovědného vedoucího

1.2 Politika bezpečnosti a kvality

1.3 Pracovníci vedení

1.4 Povinnosti a odpovědnosti pracovníků vedení

1.5 Funkční schéma vedení

index with an explanation as to where the subject matter can be found in the MOE.

3. The MOE should contain information, as applicable, on how the maintenance organisation complies with CDCCL instructions (if applicable).

4. NOT APPLICABLE.

5. The maintenance organisation may use electronic data processing (EDP) for publication of the MOE. The MOE should be made available to the approving NMAA in a form acceptable to the NMAA. Attention should be paid to the compatibility of EDP publication systems with the necessary dissemination of the MOE, both internally and externally.

6. The following information should be included in the MOE:

#### **PART 0 GENERAL ORGANISATION**

This Section is reserved for:

1. A maintenance organisation seeking approval under EMAR 145, which is also part of an Operating Organisation.

2. An Original Equipment Manufacturer (OEM) seeking approval as a maintenance organisation under EMAR 145. For these organisations, among other organisational aspects, this section should illustrate how the maintenance organisation will be independent from other organisational functions (e.g. design and production/ engineering tasks, operations).

#### **PART 1 MANAGEMENT**

1.1 Corporate commitment by the Accountable Manager

1.2 Safety and quality policy

1.3 Management personnel

1.4 Duties and responsibilities of the management personnel

1.5 Management organisation chart

1.6 Seznam osvědčujícího a podpůrného personálu	1.6 List of certifying staff and support staff
1.7 Zdroje pracovní síly	1.7 Manpower resources
1.8 Všeobecný popis provozních zařízení určených ke schválení v jednotlivých lokalitách	1.8 General description of the facilities at each address intended to be approved
1.9 Zamýšlený rozsah činností organizace údržby	1.9 Organisations intended scope of work
1.10 Postup oznamování změn NVLA, týkajících se činností/schválení/umístění/personálu organizace údržby	1.10 Notification procedure to the NMAA regarding changes to the maintenance organisation's activities/ approval / location/ personnel
1.11 Postupy provádění změn v MOE včetně případných pověřovacích postupů	1.11 MOE amendment procedures including, if applicable, delegated procedures
<b>ČÁST 2 POSTUPY ÚDRŽBY</b>	<b>PART 2 MAINTENANCE PROCEDURES</b>
2.1 Postup hodnocení dodavatelů a dozor nad subdodavateli s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem	2.1 Supplier evaluation and contract/tasking control procedure
2.2 Přejímka/kontrola letadlových celků a materiálu od externích dodavatelů / organizací s uzavřenou smlouvou	2.2 Acceptance/inspection of aircraft components and material from outside contractors/organisations
2.3 Skladování, označování závěsnými štítky a uvolňování letadlových celků a materiálu pro údržbu letadla	2.3 Storage, tagging and release of aircraft components and material to aircraft maintenance
2.4 Přejímka náradí a vybavení	2.4 Acceptance of tools and equipment
2.5 Kalibrace náradí a vybavení	2.5 Calibration of tools and equipment
2.6 Používání náradí a vybavení personálem (včetně alternativního náradí)	2.6 Use of tooling and equipment by staff (including alternative tools)
2.7 Předepsané požadavky na čistotu provozních prostor pro údržbu	2.7 Cleanliness standards of maintenance facilities
2.8 Pokyny pro údržbu a vztah k pokynům výrobce letadla / letadlového celku včetně jejich aktualizace a dostupnosti pro personál	2.8 Maintenance instructions and relationship to aircraft/aircraft component manufacturers' instructions including updating and availability to staff
2.9 Postup při opravě	2.9 Repair procedures
2.10 Shoda s programem údržby letadla	2.10 Aircraft Maintenance Programme compliance

2.11 Postup pro příkazy k zachování letové způsobilosti	2.11 Airworthiness Directives procedure
2.12 Postup pro nepovinné modifikace	2.12 Optional modification procedure
2.13 Používaná dokumentace údržby a její vedení	2.13 Maintenance documentation in use and completion of same
2.14 Řízení technických záznamů	2.14 Technical record control
2.15 Odstraňování závad zjištěných během základnové údržby	2.15 Rectification of defects arising during base maintenance
2.16 Postup při uvolňování do provozu	2.16 Release to service procedure
2.17 Záznamy údržby pro CAMO	2.17 Maintenance records for the CAMO
2.18 Předávání hlášení o závadách NVLA/CAMO / držiteli (vojenského) TC/STC	2.18 Reporting of defects to the NMAA/CAMO/(Military) TC/STC Holder
2.19 Vracení vadných letadlových celků do skladu	2.19 Return of defective aircraft components to store
2.20 Předávání vadných celků externím dodavatelům/organizacím s uzavřenou smlouvou	2.20 Management of defective components with outside contractors/organisations
2.21 Řízení systémů počítačových záznamů údržby	2.21 Control of computer maintenance record systems
2.22 Řízení plánování normohodin vzhledem k plánu činností údržby	2.22 Control of manhour planning versus scheduled maintenance work
2.23 Řízení kritických úkonů	2.23 Control of critical tasks
2.24 Odkazy na zvláštní postupy údržby, například:	2.24 Reference to specific maintenance procedures such as:
- Postupy při motorové zkoušce	- Engine running procedures
- Postupy při zkoušce tlakování letadla	- Aircraft pressure run procedures
- Postupy při vlečení letadla	- Aircraft towing procedures
- Postupy při pojiždění letadla	- Aircraft taxiing procedures
- Postupy pro specifické vojenské systémy letadla	- Aircraft military specific systems procedures
2.25 Postupy pro zjišťování a nápravu chyb údržby	2.25 Procedures to detect and rectify maintenance errors
2.26 Postupy při předávání úkonů/směny	2.26 Shift/task handover procedures

2.27 Postupy pro oznamování nepřesností a nejasností údajů pro údržbu NVLA / držitel (vojenského) TC/STC

2.27 Procedures for notification of maintenance data inaccuracies and ambiguities, to the NMAA/(military) TC/STC holder

2.28 Postupy plánování údržby

2.28 Maintenance planning procedures

### **ČÁST L2 DOPLŇUJÍCÍ POSTUPY PRO TRAŤOVOU ÚDRŽBU**

### **PART L2 ADDITIONAL LINE MAINTENANCE PROCEDURES**

L2.1. Řízení traťové údržby letadlových celků, náradí, vybavení apod.

L2.1 Line maintenance control of aircraft components, tools, equipment, etc.

L2.2 Postupy traťové údržby týkající se ošetření/plnění paliva/odmrazování, včetně kontroly/odstranění zbytků kapaliny pro odmrazování nebo ochranu proti námraze atd.

L2.2 Line maintenance procedures related to servicing/fuelling/de-icing including inspection for/removal of de-icing/anti-icing fluid residues, etc.

L2.3 Řízení závad a opakovaných závad při traťové údržbě

L2.3 Line maintenance control of defects and repetitive defects

L2.4. Postup vyplňování letadlové knihy na trati

L2.4 Line procedure for completion of aircraft technical log

L2.5 Traťový postup pro sdílené a zapůjčené letadlové celky

L2.5 Line procedure for pooled parts and loan parts

L2.6 Postup pro vracení vadných letadlových celků vyjmutých z letadla

L2.6 Line procedure for return of defective parts removed from aircraft

L2.7 Postup při řízení kritických úkonů

L2.7 Line procedure control of critical tasks

### **ČÁST 3 POSTUPY SYSTÉMU KVALITY**

### **PART 3 QUALITY SYSTEM PROCEDURES**

3.1 Audit kvality postupů organizace údržby

3.1 Quality audit of organisation procedures

3.2 Audit kvality letadla a letadlových celků

3.2 Quality audit of aircraft and components

3.3 Postup nápravné činnosti z auditu kvality

3.3 Quality audit remedial action procedure

3.4 Postupy ověřování odborné způsobilosti a výcviku osvědčujícího a podpůrného personálu

3.4 Certifying staff and support staff qualification and training procedures

3.5 Záznamy o osvědčujícím a podpůrném personálu

3.5 Certifying staff and support staff records

3.6 Postupy pro získávání odborné způsobilosti personálu k provádění auditů kvality

3.6 Procedures for qualifying of quality audit personnel

3.7 Postupy pro získávání odborné způsobilosti supervizorů

3.7 Procedures for qualifying of supervisors

3.8 Postupy pro získávání odborné

3.8 Procedures for qualifying of maintenance

způsobilosti mechaniků	personnel
3.9 Udělování výjimek z úkonů údržby letadel nebo letadlových celků	3.9 Aircraft or aircraft component maintenance tasks exemption process control
3.10 Řízení přiznávání odchylek od postupů organizací	3.10 Concession control for deviation from organisations' procedures
3.11 Postup přiznávání odborné způsobilosti pro specializované činnosti, jakými jsou NDT, svařování apod.	3.11 Qualification procedure for specialised activities such as NDT, welding, etc.
3.12 Řízení pracovních skupin výrobců a další údržby	3.12 Control of manufacturers' and other maintenance working teams
3.13. Postup pro výcvik zásad lidských činitelů	3.13 Human factors training procedure
3.14. Posouzení kvalifikace personálu	3.14 Competence assessment of personnel
3.15 Postupy výcviku pro zcvik na pracovišti dle sekce 6 dodatku III k ČOS 174007 (EMAR 66)	3.15 Training procedures for On-the-Job Training as per Section 6 of Appendix III to EMAR 66
3.16 Postup pro vydání doporučení NVLA pro vydání MAML dle bodu 66.B.105 ČOS 174007 (EMAR 66)	3.16 Procedure for the issue of a recommendation to the NMAA for the issue of a MAML in accordance with EMAR 66.B.105
<b>ČÁST 4</b> Tato sekce je vyhrazena pro popis postupů, dokumentů a záznamů spojených s CAMO, jejichž prostřednictvím se předávají úkony organizaci údržby.	<b>PART 4</b> This section is reserved for describing the procedures, paperwork and records associated with the CAMOs that place tasks on the maintenance organisation.
4.1 Uzavírání smluv / stanovování úkolů CAMO	4.1 Contracting / tasking CAMO
4.2 Postupy/dokumenty CAMO	4.2 CAMO procedures / paperwork
4.3 Vyplňování záznamů CAMO	4.3 CAMO record completion
<b>ČÁST 5</b>	<b>PART 5</b>
5.1 Vzory dokumentů	5.1 Sample of documents
5.2 Seznam organizací s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem dle bodu 145.A.75(b) tohoto ČOS	5.2 List of contractors/tasked organisations as per EMAR 145.A.75(b)
5.3 Seznam míst provádění traťové údržby dle bodu 145.A.75(d) tohoto ČOS	5.3 List of Line maintenance locations as per EMAR 145.A.75(d)
5.4 Seznam organizací s uzavřenou	5.4 List of contracted/tasked organisations



smlouvou / stanoveným úkolem dle bodu 145.A.70(a)(16) tohoto ČOS

as per EMAR 145.A.70(a)(16)

## **ČÁST 6 POSTUPY ÚDRŽBY ORGANIZACE, KTERÁ PROVOZUJE LETADLO**

Tato sekce je vyhrazena pro ty organizace údržby dle tohoto ČOS, které jsou rovněž součástí organizací, které provozují letadla.

## **PART 6 OPERATING ORGANISATION'S MAINTENANCE PROCEDURES**

This section is reserved for those maintenance organisations who are also part of Operating Organisations.

## **ČÁST 7 NEPOUŽITO**

## **PART 7 NOT APPLICABLE**

## **ČÁST 8 NEPOUŽITO GM 145.A.70(a) Výklad organizace údržby (MOE)**

1. Účelem MOE je podrobně stanovit postupy, prostředky a metody organizace údržby.

## **PART 8 NOT APPLICABLE GM 145.A.70(a) Maintenance Organisation Exposition (MOE)**

1. The purpose of the MOE is to detail the procedures, means and methods of the maintenance organisation.

2. Shoda s jeho obsahem zajistí shodu s požadavky tohoto ČOS, což je předpoklad pro získání a udržení osvědčení o schválení organizace údržby.

2. Compliance with its contents will assure compliance with the requirements of EMAR 145, which is a prerequisite to obtaining and retaining a maintenance organisation approval certificate.

3. Odstavce ČOS 145.A.70(a)(1) až (a)(11) tvoří 'řídící' část MOE, a proto by mohly být předloženy jako jeden dokument a zpřístupněny osobě uvedené (osobám uvedeným) v bodu 145. A.30 (b) tohoto ČOS, která by měla být dostatečně obeznámena (obeznámeny) s jeho obsahem. Seznam osvědčujícího a podpůrného personálu dle odstavce 145.A.70(a)(6) lze předložit jako samostatný dokument.

3. EMAR 145.A.70(a)(1) to (a)(11) constitutes the 'management' part of the MOE and therefore could be produced as one document and made available to the person(s) specified under EMAR 145.A.30(b) who should be reasonably familiar with its contents. EMAR 145.A.70(a)(6) list of certifying staff and support staff may be produced as a separate document.

4. Odstavec 145.A.70(a)(12) tohoto ČOS stanovuje pracovní postupy organizace údržby, a proto, jak je uvedeno v požadavku, může být vytvořen jako libovolný počet samostatných pokynů pro obsluhu. Je třeba si uvědomit, že tyto dokumenty by měly být vzájemně propojeny odkazy v 'řídící' části MOE.

4. EMAR 145.A.70(a)(12) constitutes the working procedures of the maintenance organisation and therefore as stated in the requirement may be produced as any number of separate procedures manuals. It should be remembered that these documents should be cross-referenced from the management MOE.

5. Od pracovníků se očekává, že budou seznámeni s těmi částmi MOE/manuálů, které jsou relevantní pro činnosti údržby, kterou daní pracovníci provádějí.

5. Personnel are expected to be familiar with those parts of the MOE/manuals that are relevant to the maintenance work they carry out.

6. Organizace údržby by měla v MOE specifikovat, kdo by měl provádět změny MOE/manuálů, zejména v případě, kdy

6. The maintenance organisation should specify in the MOE who should amend the MOE/manuals particularly in the case where

existuje více částí.

7. Manažer kvality by měl být odpovědný za sledování změn MOE, pokud NVLA neschválí jinak, včetně souvisejících pokynů pro obsluhu a předložení navrhovaných změn NVLA. NVLA však může souhlasit pomocí postupu stanoveného v sekci změn MOE s tím, že některá definovaná třída změn může být začleněna bez předchozího schválení NVLA.

8. MOE by měl zahrnovat čtyři hlavní části:

a. Management MOE zahrnující výše uvedené části.

b. Postupy údržby zahrnující všechny aspekty přejímání letadlových celků z vnějších zdrojů a provádění údržby letadel, motorů a/nebo letadlových celků na požadované úrovni.

c. Postupy systému kvality včetně metod získávání odborné způsobilosti mechaniků, kontrol, osvědčujícího a podpůrného personálu a personálu auditu kvality.

d. Postupy pro zpracování dokumentace při uzavírání smluv / stanovování úkolů.

9. Prohlášení odpovědného vedoucího k MOE dle bodu 145.A.70(a)(1) tohoto ČOS by mělo zahrnovat záměr následujícího odstavce a toto prohlášení lze použít beze změn. Jakákoli změna prohlášení by neměla změnit jeho význam.

“Tento MOE a všechny související manuály definují organizaci údržby a postupy, dle nichž se uděluje schválení (NVLA – \*viz poznámka níže) v duchu tohoto ČOS, bod 145.A.70. Tyto postupy schvaluje níže podepsaný a měly by být, je-li to použitelné, ve shodě s právě probíhajícími pracovními příkazy, které splňují podmínky schválení dle tohoto ČOS.

Je akceptováno, že tyto postupy nebudou převažovat nutnost shody s jakýmkoli

there are several parts.

7. The quality manager should be responsible for monitoring the amendment of the MOE, unless otherwise agreed by the NMAA, including associated procedures manuals and submission of the proposed amendments to the NMAA. However, the NMAA may agree via a procedure stated in the amendment section of the MOE that some defined class of amendments may be incorporated without prior approval by the NMAA.

8. The MOE should cover four main parts:

a. The management MOE covering the parts specified earlier.

b. The maintenance procedures covering all aspects of how aircraft components may be accepted from outside sources and how aircraft, engines and or components will be maintained to the required standard.

c. The quality system procedures including the methods of qualifying mechanics, inspection, certifying staff, support staff and quality audit personnel.

d. Contracting/tasking procedures and paperwork.

9. The Accountable Manager's MOE statement as specified under EMAR 145.A.70(a)(1) should embrace the intent of the following paragraph and this statement may be used without amendment. Any modification to the statement should not alter the intent.

“This MOE and any associated referenced manuals define the organisation and procedures upon which the (NMAA –\*see note below) EMAR 145 approval is based as required by EMAR 145.A.70. These procedures are approved by the undersigned and should be complied with, as applicable, when work orders are being progressed under the terms of the EMAR 145 approval.

It is accepted that these procedures do not override the necessity of complying with any

novými nebo pozměněnými předpisy publikovanými (NVLA\*), pokud jsou tyto nové nebo pozměněné předpisy v rozporu s těmito postupy.

new or amended regulation published by the (NMAA\*) from time to time where these new or amended regulations are in conflict with these procedures.

Rozumí se, že (NVLA\*) schválí tuto organizaci údržby, přičemž (NVLA\*) je ujištěna, že jsou dodržovány postupy a spravovány pracovní normy. Dále je zřejmé, že (NVLA\*) si vyhrazuje právo pozastavit, omezit nebo zrušit schválení organizace údržby, pokud má (NVLA\*) důkaz, že postupy nejsou dodržovány nebo že normy nejsou spravovány.”

It is understood that the (NMAA\*) will approve this maintenance organisation whilst the (NMAA\*) is satisfied that the procedures are being followed and work standards maintained. It is further understood that the (NMAA\*) reserves the right to suspend, limit or revoke the approval of the maintenance organisation if the (NMAA\*) has evidence that procedures are not followed or standards not upheld.”

Podpis

Signed

Datum

Dated

Odpovědný vedoucí a

Accountable Manager and

(funkce)

(quote position)

Za a jménem

For and on behalf of

(obchodní jméno organizace údržby)

(quote maintenance organisation's name)

Poznámka: Pokud je uvedeno (NVLA\*), vloží se skutečný název NVLA zúčastněného členského státu, například MAA, DSAE atd.

Note: Where it states (NMAA\*) please insert the actual name of the pMS' NMAA, for example, MAA, DSAE, etc.

Kdykoli se změní odpovědný vedoucí, je důležité zajistit, aby nový odpovědný vedoucí při nejbližší příležitosti podepsal prohlášení uvedené v odstavci 9.

Whenever the Accountable Manager changes, it is important to ensure that the new Accountable Manager signs the paragraph 9 statement at the earliest opportunity.

Nedodržení této procedury by mohlo zneplatnit schválení dle tohoto ČOS.

Failure to carry out this action could invalidate the EMAR 145 approval.

10. Je-li organizace údržby schválena podle jakéhokoli jiného ČOS/EMAR (nebo ekvivalentního předpisu EASA), který obsahuje požadavek na výklad, pak ke splnění daných požadavků postačuje MOE dle tohoto ČOS, který pokryje rozdíly, s výjimkou případu, kdy by měl MOE dle

10. When an organisation is approved against any other EMAR (or EASA equivalent Regulation) containing a requirement for an Exposition, an EMAR 145 MOE covering the differences will suffice to meet the requirements except that the EMAR 145 MOE should reference where

tohoto ČOS odkazovat k místům, v nichž jsou chybějící části tohoto MOE uvedeny.

those parts missing from this MOE are covered.

### **AMC 145.A.75(b) Práva AMO**

1. Činnost dle systému kvality AMO se týká případu organizace údržby, která sama není příslušně schválena dle tohoto ČOS a provádí traťovou údržbu letadla nebo menší údržbu motoru nebo jiných letadlových celků nebo specializovanou službu jako organizace údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem pro organizaci údržby řádně schválenou dle tohoto ČOS. Aby byla řádně schválená k uzavírání smluv s neschválenými organizacemi údržby / stanovování úkolů neschváleným organizacím údržby, měla by mít AMO vypracovaný postup pro řízení těchto organizací údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem, jak je popsáno dále.

### **AMC 145.A.75(b) Privileges of the AMO**

1. Working under the quality system of the AMO refers to the case of one maintenance organisation, not itself appropriately approved to EMAR 145 that carries out aircraft line maintenance or minor engine maintenance or maintenance of other aircraft components or a specialised service as a contractor/tasked maintenance organisation for a maintenance organisation appropriately approved under EMAR 145. To be appropriately approved to contract/task with a non-approved maintenance organisation, the AMO should have a procedure for the control of such contractors/tasked maintenance organisations as described below.

2. Údržba motorů nebo modulů motorů jiná než kompletní dílenská prohlídka nebo generální oprava je myšlena jako jakákoli údržba, již lze provádět bez demontáže vnitřních částí motoru nebo v případě modulových motorů bez demontáže jakýchkoli vnitřních částí jednotlivých modulů.

2. Maintenance of engines or engine modules other than a complete workshop maintenance check or overhaul is intended to mean any maintenance that can be carried out without disassembly of the core engine or, in the case of modular engines, without disassembly of any core module.

3. Základy uzavírání smluv s neschválenými organizacemi údržby / stanovování úkolů neschváleným organizacím údržby dle tohoto ČOS.

3. Fundamentals of contracting/tasking a non-approved maintenance organisation under EMAR 145.

3.1 Hlavní důvody povolení AMO k uzavírání smluv s neschválenými organizacemi údržby / stanovování úkolů neschváleným organizacím údržby na určité úkony údržby jsou:

3.1 The fundamental reasons for allowing an AMO to contract/task a non-approved maintenance organisation certain maintenance tasks are:

(a) Povolit přijetí specializovaných služeb údržby, jako jsou mimo jiné kovové povlaky, tepelné zpracování, plazmové nanášení, výroba určitých částí pro nevýznamné opravy/úpravy atd., v těchto případech bez nutnosti přímého schválení NVLA.

(a) To permit the acceptance of specialised maintenance services, such as, but not limited to, plating, heat treatment, plasma spray, fabrication of specified parts for minor repairs / modifications, etc., without the need for direct approval by the NMAA in such cases.

(b) Povolit přijetí údržby letadla až po, ale nikoli včetně, základnovou údržbu dle bodu 145.A.75(b) tohoto ČOS organizacemi údržby, které nejsou řádně schválené dle

(b) To permit the acceptance of aircraft maintenance up to but not including a base maintenance check as specified in EMAR 145.A.75(b) by maintenance organisations

tohoto ČOS, pokud je nereálné očekávat přímé schválení NVLA. NVLA by měla určit, kdy je to nereálné, ale všeobecně je to považováno za nereálné, jestliže pouze jedna nebo dvě AMO mají v úmyslu využívat organizaci údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem.

(c) Povolit přijetí údržby letadlových celků.

(d) Povolit přijetí údržby motoru až po, ale nikoli včetně, dílenskou prohlídku nebo generální opravu motoru nebo modulu motoru dle ustanovení bodu 145.A.75(b) tohoto ČOS, organizacemi údržby, které nejsou řádně schváleny dle tohoto ČOS, pokud je nereálné očekávat přímé schválení NVLA. Stanovení nereálnosti je stejné jako v pododstavci (b).

3.2. Je-li údržba prováděna podle systému řízení 'uzavírání smluv s neschválenou organizací údržby / stanovování úkolů neschválené organizací údržby', znamená to, že po dobu provádění údržby bylo schválení dle tohoto ČOS dočasně rozšířeno, aby zahrnovalo tuto neschválenou organizaci údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem. Z toho vyplývá, že ty části provozních zařízení, personálu a postupů této neschválené organizace údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem týkající se produktů AMO, na nichž se údržba provádí, by měly splňovat požadavky tohoto ČOS po dobu provádění údržby, a proto na AMO zůstává odpovědnost zajišťovat shodu s těmito požadavky.

3.3 Pro kritéria stanovená v pododstavci 3.1 se na AMO nevyžaduje, aby měla kompletní zařízení pro údržbu, které se požaduje z důvodů uzavírání smluv / stanovování úkolů. Měla by ale mít svého vlastního odborného pracovníka, který by určil, zda neschválená organizace údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem splňuje nezbytné standardy. Organizace údržby však nemůže být schválena, jestliže nemá vlastní zařízení, postupy a odbornou kvalifikaci k provádění převážné části údržby, pro niž je vyžadováno schválení

not appropriately approved under EMAR 145 when it is unrealistic to expect direct approval by the NMAA. The NMAA should determine when it is unrealistic but in general it is considered unrealistic if only one or two AMOs intend to use the contracted/tasked maintenance organisation.

(c) To permit the acceptance of component maintenance.

(d) To permit the acceptance of engine maintenance up to but not including a workshop maintenance check or overhaul of an engine or engine module as specified in EMAR 145.A.75(b) by maintenance organisations not appropriately approved under EMAR 145 when it is unrealistic to expect direct approval by the NMAA. The determination of unrealistic is as per subparagraph (b).

3.2 When maintenance is carried out under the 'contract/task with a non-approved maintenance organisation' control system it means that for the duration of such maintenance, the EMAR 145 approval has been temporarily extended to include the non-approved contractor/tasked maintenance organisation. Consequently, those parts of the non-approved contractor's/tasked maintenance organisation's facilities, personnel and procedures involved with the AMO's products undergoing maintenance should meet EMAR 145 requirements for the duration of that maintenance and it remains the AMO's responsibility to ensure such requirements are satisfied.

3.3 For the criteria specified in subparagraph 3.1, the AMO is not required to have complete facilities for maintenance that it needs to contract/task. Nevertheless, it should have its own expertise to determine that the non-approved contractor/tasked maintenance organisation meets the necessary standards. However, a maintenance organisation cannot be approved unless it has the in-house facilities, procedures and expertise to carry out the majority of maintenance for which it wishes to be approved in terms of the

z hlediska stanovení třídy kvalifikace.

3.4 AMO může shledat jako nezbytné začlenit několik specializovaných neschválených organizací údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem, což jí umožní být schválenou k osvědčení uvolnění určitých produktů do provozu. Příkladem by mohla být specializace na sváření, elektrolytické pokovování, lakování atd. Pro oprávněné využití takových neschválených organizací údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem se NVLA bude muset přesvědčit, že organizace údržby má potřebné odborné kvalifikace a postupy, aby mohla takové neschválené organizace údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem řídit.

3.5 AMO pracující mimo rozsah svého schválení je považována za neschválenou pro danou činnost. AMO by měla za těchto okolností pracovat pouze pod řízením jiné, smluvně / stanovením úkolu vázané AMO.

3.6. Oprávnění uzavírat smlouvy s neschválenou organizací údržby / stanovit úkoly neschválené organizaci údržby je dáno tím, že NVLA akceptuje MOE, který obsahuje zvláštní postupy pro řízení neschválených organizací údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem.

4. Zásadní postupy stanovené tímto ČOS pro řízení organizací údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem, které nejsou schváleny dle tohoto ČOS.

4.1 Pomocí oddělení pro dozor nad 'neschválenými organizacemi údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem' by měl být u AMO stanoven postup před vykonáním auditu. Tímto oddělením může být také nezávislé oddělení auditu systému kvality dle bodu 145.A.65(c) tohoto ČOS, které provede audit potenciální neschválené organizace údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem s cílem určit, zda po ní požadované služby vyhovují záměru tohoto ČOS.

4.2 AMO schválená dle tohoto ČOS potřebuje zhodnotit, v jakém rozsahu bude využí-

number of class ratings.

3.4 The AMO may find it necessary to include several specialized non-approved contractors/tasked maintenance organisations to enable it to be approved to completely certify the release to service of a particular product. Examples could be specialized welding, electro-plating, painting etc. To authorise the use of such non-approved contractors/tasked maintenance organisations, the NMAA should be satisfied that the AMO has the necessary expertise and procedures to control such non-approved contractors/tasked maintenance organisations.

3.5 An AMO working outside the scope of its approval schedule is deemed to be not approved for this work. Such an AMO should in this circumstance operate only under the contracted/tasked control of another AMO.

3.6 Authorisation to contract/task non-approved maintenance organisations is indicated by the NMAA accepting the MOE containing a specific procedure on the control of non-approved contractors/tasked maintenance organisations.

4. Principal EMAR 145 procedures for the control of contractors/tasked maintenance organisations not approved under EMAR 145.

4.1 A pre-audit procedure should be established whereby the AMO's 'contract/task a non-approved maintenance organisation' control section, which may also be the EMAR 145.A.65(c) quality system independent audit section, should audit a prospective non-approved contractor/tasked maintenance organisation to determine whether those services of the non-approved contractor/tasked maintenance organisation that it wishes to use meet the intent of EMAR 145.

4.2 The AMO should assess to what extent it will use the non-approved contrac-

vat zařízení neschválené organizace údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem. Jako základní pravidlo by AMO měla požadovat používání vlastního systému vedení záznamů, schválených údajů a materiálu / náhradních dílů, ale může povolit použití nářadí, vybavení a personálu neschválené organizace údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem, pokud takové nářadí, vybavení a personál splňují požadavky tohoto ČOS. V případě neschválených organizací údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem, které poskytují specializované služby, může být z praktických důvodů nutné použít jejich personál specializovaný pro dané služby, schválené údaje a materiál, za předpokladu přijetí této možnosti AMO.

4.3 Pokud činnosti údržby sjednané uzavřenou smlouvou / stanovením úkolu nemohou být při přejímce plně kontrolovány AMO, pak by AMO měla mít dozor nad kontrolou a uvolněním od neschválené organizace údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem. Tyto činnosti by měly být plně popsány v MOE. AMO by měla zvážit použití vlastního personálu nebo oprávnění personálu neschválené organizace údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem.

4.4 CRS pro letadlové celky smí být vydáno buď v zařízení neschválené organizace údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem nebo v zařízení AMO osobami, kterým bylo případně vydáno oprávnění k osvědčování ve shodě s bodem 145.A.30 tohoto ČOS. Tyto osoby by obvykle měly pocházet z AMO, ale smí jí být také osoba z neschválené organizace údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem, splňující požadavky na osvědčující personál AMO, která je sama schválena NVLA prostřednictvím MOE. CRS pro letadlové celky a/nebo formulář 1 ČOS 174010 (EMAR Forms document) by měly být vždy vydávány s číslem schválení AMO.

4.5 Postup dozoru nad 'neschválenými organizacemi údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem' by měl zaznamenávat audity neschválených organizací údržby

tor's/tasked maintenance organisation's facilities. As a general rule the AMO should require its own paperwork, approved data and material/spare parts to be used, but it could permit the use of tools, equipment and personnel from the non-approved contractor/tasked maintenance organisation as long as such tools, equipment and personnel meet the requirements of EMAR 145. In the case of non-approved contractors/tasked maintenance organisations who provide specialised services it may, for practical reasons, be necessary to use their specialised services personnel, approved data and material subject to acceptance by the AMO.

4.3 Unless the contracted/tasked maintenance work can be fully inspected on receipt by the AMO, the AMO should supervise the inspection and release from the non-approved contractor/tasked maintenance organisation. Such activities should be fully described in the MOE. The AMO should consider whether to use its own staff or authorise the non-approved contractor's/tasked maintenance organisation's staff.

4.4 The CRS for components may be issued either at the non-approved contractor/tasked maintenance organisation or at the AMO facility by staff holding a certification authorisation in accordance with EMAR 145.A.30 as appropriate. Such staff would normally come from the AMO but may otherwise be a person from the non-approved contractor/tasked maintenance organisation who meets the AMO certifying staff standard which itself is approved by the NMAA via the MOE. The CRS for components and/or the EMAR Form 1 should always be issued under the AMO approval reference.

4.5 The 'contract/task a non-approved maintenance organisation' control procedure should record audits of the non-approved contractor/tasked maintenance organisation,

s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem, obsahovat plán nápravných opatření a vědět, kdy jsou neschválené organizace údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem' využívány. Postup by měl zahrnovat jasný postup odvolání neschválených organizací údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem, jež neplní požadavky AMO.

4.6. Pracovníci auditu kvality AMO by měli provést audit 'oddělení dozoru nad neschválenými organizacemi údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem' a vzorový audit neschválených organizací údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem', pokud tento úkon již nebyl proveden pracovníky auditu kvality dle ustanovení pododstavce 4.1 tohoto ČOS.

4.7 Smlouva mezi AMO a neschválenou organizací údržby, s níž se má smlouva uzavírat / již má být stanoven úkol, by měla obsahovat opatření pro NVLA nebo odborně způsobilou organizační jednotku jednající jménem NVLA, zajišťující právo přístupu do neschválené organizace údržby s uzavřenou smlouvou / stanoveným úkolem.

#### **AMC 145.A.80 Omezení AMO**

Tento odstavec je určen k ošetření případů, kdy AMO dočasně nemusí mít k dispozici veškeré nezbytné nářadí, vybavení apod. pro určitý typ letadla či jeho verzi stanovenou ve schválení AMO. Tento odstavec znamená, že NVLA nemusí provést změnu schválení ve smyslu vypuštění daného typu nebo verze letadla, jestliže jde o dočasný stav a AMO se zavázala znovu získat nářadí, vybavení apod. do opětného zahájení údržby tohoto typu.

to have a corrective action follow-up plan and to know when non-approved contractors/tasked maintenance organisations are being used. The procedure should include a clear revocation process for non-approved contractors/tasked maintenance organisations who do not meet the AMO's requirements.

4.6 The AMO's quality audit staff should audit the 'non-approved maintenance organisation contract/tasking control section' and sample audit non-approved contractors/tasked maintenance organisations unless this task is already carried out by the quality audit staff as stated in subparagraph 4.1.

4.7 The contract between the AMO and the non-approved contractor/tasked maintenance organisation should contain a provision for the NMAA or a qualified entity acting on behalf of the NMAA to have right of access to the non-approved contractor/tasked maintenance organisation.

#### **AMC 145.A.80 Limitations on the AMO**

This paragraph is intended to cover the situation where an AMO may temporarily not hold all the necessary tools, equipment etc., for an aircraft type or variant specified in the AMO's approval. This paragraph means that the NMAA need not amend the approval to delete the aircraft type or variants on the basis that it is a temporary situation and there is a commitment from the AMO to re-acquire tools, equipment etc. before maintenance on the type may recommence.



## SEKCE B

### POSTUPY PRO NÁRODNÍ VOJENSKÉ LETECKÉ AUTORITY

#### AMC 145.B.10(a) NVLA – Všeobecná ustanovení

1. Při rozhodování o požadované organizační struktuře by měla NVLA přezkoumat počet osvědčení, která mají být vydána, počet a velikost potenciálních AMO v rámci daného pMS, stejně jako úroveň činnosti v oblasti vojenského letectví, počet a složitost letadel a velikost leteckého průmyslu daného pMS.

2. NVLA by si měla zachovat účinnou kontrolu nad důležitými funkcemi dozoru a neměla by je delegovat tak, aby se AMO ve skutečnosti samy řídily v záležitostech letové způsobilosti.

3. Vytvoření organizační struktury by mělo zajistit, aby různé úkony a povinnosti NVLA nezávisely na jednotlivcích. Tzn., že v případě nemoci, úrazu nebo odchodu jednotlivců by mělo být zaručeno pokračující a nerušené plnění úkonů a povinností NVLA.

#### AMC 145.B.10(c) NVLA – Průkaz odborné způsobilosti a výcvik

1. Inspektoři NVLA by měli mít:

1.1 praktické zkušenosti a odborné znalosti v oblasti uplatňování norem letecké bezpečnosti a bezpečných provozních postupů;

1.2 komplexní znalosti:

a. příslušných částí vnitrostátních zaváděcích pravidel/předpisů, certifikačních specifikací, kódů letové způsobilosti a poradenského materiálu;

b. postupů NVLA;

c. práv a povinností inspektora;

d. systémů kvality;

## SECTION B

### PROCEDURES FOR NATIONAL MILITARY AIRWORTHINESS AUTHORITIES

#### AMC 145.B.10(a) NMAA – General

1. In deciding upon the required organisational structure, the NMAA should review the number of certificates to be issued, the number and size of potential AMOs within that pMS, as well as the level of military aviation activity, number and complexity of aircraft and the size of the pMS's aviation industry.

2. The NMAA should retain effective control of important surveillance functions and not delegate them in such a way that AMOs, in effect, regulate themselves in airworthiness matters.

3. The set-up of the organisational structure should ensure that the various tasks and obligations of the NMAA are not relying on individuals. That means that a continuing and undisturbed fulfilment of these tasks and obligations of the NMAA should also be guaranteed in case of illness, accident or leave of individuals.

#### AMC 145.B.10(c) NMAA – Qualification and training

1. NMAA surveyors should have:

1.1 practical experience and expertise in the application of aviation safety standards and safe operating practices;

1.2 comprehensive knowledge of:

a. relevant parts of national implementing rules/regulations, certification specifications, airworthiness codes and guidance material;

b. the NMAA's procedures;

c. the rights and obligations of a surveyor;

d. quality systems;

e. řízení zachování letové způsobilosti;  
f. provozních postupů, které ovlivňují řízení zachování letové způsobilosti letadla nebo údržbu.

e. continuing airworthiness management;  
f. operational procedures when affecting the continuing airworthiness management of the aircraft or the maintenance.

1.3 školení o auditorských technikách.

1.3 training on auditing techniques.

1.4 pět let odpovídajících pracovních zkušeností, aby mohli pracovat jako inspektoři nezávisle. To by mělo mimo jiné zahrnovat zkušenosti získané během výcviku k získání odborné způsobilosti dle pododstavce 1.5 (níže).

1.4 five years relevant work experience to be allowed to work as a surveyor independently. This may include, but should not be limited to, experience gained during training to obtain the subparagraph 1.5 (below) qualification.

1.5 příslušný stupeň technického vzdělání nebo odbornou způsobilost technika údržby letadel s příslušným doplňkovým vzděláním. 'Příslušný stupeň technického vzdělání' znamená titul Ing. nebo Mgr. z leteckých, strojních, elektrotechnických, elektronických, avionických nebo jiných studií týkajících se údržby a zachování letové způsobilosti letadel / letadlových celků.

1.5 a relevant engineering degree or an aircraft maintenance technician qualification with appropriate additional education. 'Relevant engineering degree' means an engineering degree from aeronautical, mechanical, electrical, electronic, avionic or other studies relevant to the maintenance and continuing airworthiness of aircraft/aircraft components.

1.6 znalost standardů údržby, včetně školení o bezpečnosti palivové nádrže (FTS), jak je popsáno v "Příloze IV k AMC 145.A.30 (e) a AMC 145.B.10 (c)" tohoto ČOS.

1.6 knowledge of maintenance standards, including Fuel Tank Safety (FTS) training as described in "Appendix IV to AMC EMAR 145.A.30(e) and AMC EMAR 145.B.10(c)".

1.7 znalosti a pochopení otázek lidských činitelů dle ustanovení tohoto ČOS.

1.7 knowledge and understanding of Human Factors, as described in EMAR 145.

2. Vedle technické způsobilosti by inspektoři měli mít vysokou míru integrity, být nestranní při plnění svých úkonů, být taktní a dobře rozumět lidské povaze.

2. In addition to technical competency, surveyors should have a high degree of integrity, be impartial in carrying out their tasks, be tactful, and have a good understanding of human nature.

3. Měl by být vypracován program dalšího vzdělávání, který zajistí, že inspektoři budou stále schopni plnit přidělené úkony.

3. A programme for continuation training should be developed ensuring that the surveyors remain competent to perform their allocated tasks.

**AMC 145.B.10(d) NVLA – Postupy**

Dokumentované postupy by měly obsahovat tyto informace:

**AMC 145.B.10(d) NMAA – Procedures**

The documented procedures should contain the following information:

(a) Označení pMS pro NVLA.

(a) The pMS' designation of the NMAA.

(b) Titul a jméno manažera (manažerů) NVLA a jeho (jejich) povinnosti a zodpovědnosti.

(b) The title(s) and name(s) of the manager(s) of the NMAA and their duties and responsibilities.

(c) Organizační schéma (schémata)

(c) Organisation chart(s) showing associated

s příslušnými řetězcí odpovědnosti služebně starších inspektorů.

chains of responsibility of the senior persons.

(d) Postup definování kvalifikací pro zaměstnance spolu se seznamem pracovníků oprávněných podepisovat osvědčení.

(d) A procedure defining the qualifications for staff together with a list of staff authorised to sign certificates.

(e) Obecný popis zařízení.

(e) A general description of the facilities.

(f) Postupy specifikující, jak NVLA zajišťuje shodu s požadavky tohoto ČOS.

(f) Procedures specifying how the NMAA ensures compliance with EMAR 145.

#### **AMC 145.B.20(a) Počáteční schválení (\*)**

1. 'NVLA formálně oznámí své přijetí personálu', znamená, že pro tuto činnost by měl být použit formulář 4 ČOS 174010 (EMAR Forms document). S výjimkou odpovědného vedoucího by měl být vyplněn formulář 4 ČOS 174010 (EMAR Forms document) pro každou osobu, která je jmenována na pozici dle požadavků bodu 145.A.30(b) tohoto ČOS.

#### **AMC 145.B.20(a) Initial approval (\*)**

1. 'The NMAA shall formally indicate its acceptance of the personnel,' means that the EMAR Form 4 should be used for this activity. With the exception of the Accountable Manager, an EMAR Form 4 should be completed for each person nominated to hold a position as required by EMAR 145.A.30(b).

2. Formální známkou přijetí by mělo být použití formuláře 4 ČOS 174010 (EMAR Forms document) nebo v případě odpovědného vedoucího prostřednictvím schválení MOE obsahujícího prohlášení odpovědného vedoucího.

2. Formal indication of acceptance should be by use of the EMAR Form 4 or in the case of the Accountable Manager via approval of the MOE containing the Accountable Manager's commitment statement.

3. NVLA může odmítnout odpovědného vedoucího, pokud existují nepochybné důkazy o tom, že předtím zastával vedoucí pozici v jakékoli jiné schválené organizaci a zneužíval tuto funkci tím, že neplnil konkrétní platné předpisy.

3. The NMAA may reject an Accountable Manager where there is clear evidence that they previously held a senior position in any other approved Organisation and abused that position by not complying with the particular requirements in force.

\* Viz dodatek I k bodu AMC 145.B.20(a): formulář 4 ČOS 174010 (EMAR Forms document).

\* See Appendix I to AMC EMAR 145.B.20(a): EMAR Form 4.

#### **AMC 145.B.20(b) Počáteční schválení**

NVLA, která schvaluje MOE, by měla ověřit, že organizace údržby je ve shodě s postupy MOE.

#### **AMC 145.B.20(b) Initial approval**

Verification that the maintenance organisation complies with the MOE procedures should be established by the NMAA approving the MOE.

#### **AMC 145.B.20(c) Počáteční schválení**

1. NVLA by měla určit, kým a jak by měl být audit proveden. Například pro velkou organizaci údržby bude nutné určit, zda je pro danou situaci nejvhodnější jeden audit provedený velkým týmem nebo krátká série

#### **AMC 145.B.20(c) Initial approval**

1. The NMAA should determine by whom, and how the audit should be conducted. For example, for a large maintenance organisation, it will be necessary to determine whether one large team audit or

auditů provedených malými týmy či dlouhá série auditů provedených jedním člověkem.

2. Doporučuje se, aby byl audit prováděn na bázi vybraného typu z produktové řady tak, aby byl například v případě organizace údržby s kvalifikací pro A 400 M a C-130 audit zaměřen pouze na jeden typ, aby byla plně zkontrolována shoda, a v závislosti na výsledku pak může být pro druhý typ vyžadována pouze namátková kontrola vzhledem k těm činnostem, které se u prvního typu jevily jako nevyhovující.

3. Kontrolující inspektor NVLA by měl vždy zajistit, aby byl během auditu doprovázen vedoucím technickým pracovníkem organizace údržby. Obvykle je to manažer kvality. Důvodem doprovodu je zajistit, aby byla organizace údržby během auditu plně informována o všech zjištěních.

4. Kontrolující inspektor by měl na konci auditní návštěvy informovat vedoucího technického pracovníka organizace údržby o všech zjištěních, které byly zaznamenány během auditu.

#### **AMC 145.B.20(e) Počáteční schválení (\*)**

1. Zpráva z auditu by měla být uvedena ve formuláři 6 ČOS 174010 (EMAR Forms document).

2. Přezkoumání kvality ve formuláři 6 ČOS 174010 (EMAR Forms document) zprávy o auditu by mělo být provedeno kompetentní nezávislou osobou jmenovanou NVLA. Při přezkumu by se měly vzít v úvahu příslušné odstavce tohoto ČOS, kategorizace zjištěných úrovní a přijatá závěrečná opatření. Vyhovující kontrola formuláře z auditu by měla být potvrzena podpisem ve formuláři auditu.

\* Viz doplněk II k AMC B.20(e) tohoto ČOS: Formulář 6 ČOS 174010 (EMAR Forms document).

#### **AMC 145.B.20(f) Počáteční schválení**

1. Zprávy musejí obsahovat datum výmazu každého nálezu s odkazem na číslo zprávy NVLA nebo dopisu, který výmaz potvrzuje.

a short series of small team audits or a long series of single man audits are most appropriate for the particular situation.

2. It is recommended that the audit is carried out on a product line type basis in that, for example, in the case of an maintenance organisation with A400M and C-130 ratings, the audit be concentrated on one type only for a full compliance check and dependent upon the result, the second type may only require a sample check against those activities seen to be weak on compliance for the first type.

3. The NMAA auditing surveyor should always ensure that he/she is accompanied throughout the audit by a senior technical member of the maintenance organisation. Normally this is the quality manager. The reason for being accompanied is to ensure the maintenance organisation is fully aware of any findings during the audit.

4. The auditing surveyor should inform the senior technical member of the maintenance organisation at the end of the audit visit on all findings made during the audit.

#### **AMC 145.B.20(e) Initial approval (\*)**

1. The audit report form should be the EMAR Form 6.

2. A quality review of the EMAR Form 6 audit report form should be carried out by a competent independent person nominated by the NMAA. The review should take into account the relevant paragraphs of EMAR 145, the categorisation of finding levels and the closure action taken. Satisfactory review of the audit form should be indicated by a signature on the audit form.

\* See Appendix II to AMC EMAR 145.B.20(e): EMAR Form 6.

#### **AMC 145.B.20(f) Initial approval**

1. The reports should include the date each finding was cleared together with reference to the NMAA report or letter that confirmed the clearance.

2. Mohou nastat případy, kdy inspektor NVLA může shledat stav v organizaci údržby žadatele, při kterém si není jistý ohledně shody. V takovém případě by měla být organizace údržby včas informována o možné neshodě, a fakt, že stav bude kontrolován v rámci NVLA před vydáním rozhodnutí. Je-li rozhodnuto, že je nález ve shodě, postačí organizaci údržby ústní potvrzení.

3. Nálezy musejí být zaznamenány ve formuláři zprávy z auditu s dočasnou kategorizací jako úroveň 1 nebo 2. Následně po auditu, který shledal konkrétní nálezy, by NVLA měla přezkoumat dočasné úrovně nálezu, které, je-li to nutné, upraví a změní kategorizaci z "prozatímní" na "potvrzenou".

4. Všechny nálezy by měly být písemně potvrzeny žadající organizaci údržby do 2 týdnů od auditní návštěvy.

**AMC 145.B.25(a) Vydání schválení**

1. NEPOUŽITO.

2. NEPOUŽITO.

3. NVLA by měla písemně oznámit schválení MOE.

**AMC 145.B.25(b) Vydání schválení**

Platnost schválení dle tohoto ČOS by měla mít neomezené trvání.

**AMC 145.B.25(c) Vydání schválení**

Číselná sekvence by měla být pro konkrétní AMO jedinečná.

**AMC 145.B.30(a) Průběžný dozor**

Inspektoři NVLA mohou uplatňovat nárok na audity konkrétních položek, které byly provedeny během předchozího 23měsíčního období, a to za těchto čtyř podmínek:

- audit konkrétní položky by měl být týž jako požadovaný poslední změnou tohoto ČOS; a

- měly by existovat dostatečné důkazy o tom, že tyto audity konkrétních položek

2. There may be occasions when the NMAA surveyor may find situations in the applicant's maintenance organisation on which he/she is unsure about compliance. In this case, the maintenance organisation should be informed about possible non-compliance at the time and the fact that the situation will be reviewed within the NMAA before a decision is made. If the decision is a finding of being in compliance then a verbal confirmation to the maintenance organisation should suffice.

3. Findings should be recorded on the audit report form with a provisional categorisation as a level 1 or 2. Subsequent to the audit visit that identified the particular findings, the NMAA should review the provisional finding levels, adjusting them if necessary and change the categorisation from "provisional" to "confirmed".

4. All findings should be confirmed in writing to the applicant maintenance organisation within 2 weeks of the audit visit.

**AMC 145.B.25(a) Issue of approval**

1. NOT APPLICABLE.

2. NOT APPLICABLE.

3. The NMAA should indicate approval of the MOE in writing.

**AMC 145.B.25(b) Issue of approval**

The validity of the EMAR 145 approval should be of unlimited duration.

**AMC 145.B.25(c) Issue of approval**

The numeric sequence should be unique to the particular AMO.

**AMC 145.B.30(a) Continuing oversight**

Credit may be claimed by the NMAA surveyor(s) for specific item audits completed during the preceding 23 month period subject to four conditions:

- the specific item audit should be the same as that required by EMAR 145 latest amendment; and

- there should be satisfactory evidence on record that such specific item audits were

byly provedeny a že byla přijata veškerá nápravná opatření; a

- inspektoři NVLA by měli být přesvědčeni, že není důvod se domnívat, že se standardy zhoršily, pokud jde o audity konkrétních položek, jimž byla znovu dána důvěra; a

- audit konkrétní položky, již byla znovu dána důvěra, by měl být opakován ne později než 24 měsíců od jejího posledního auditu.

#### **AMC 145.B.30(b) Průběžný dozor**

1. Pokud NVLA rozhodla, že k dosažení úplného auditu AMO je nutná série kontrolních návštěv, měl by program upřesňovat, které aspekty schválení budou v rámci jednotlivých návštěv řešeny.

2. Doporučuje se, aby se audit částečně soustředil na dva probíhající aspekty schválení dle tohoto ČOS, zejména vnitřní zprávy z vlastního monitorování kvality této AMO vypracované osobami monitorujícími kvalitu, s cílem určit, zda AMO identifikuje a napravuje své vlastní problémy, a s cílem zjistit počet výjimek udělených manažerem kvality.

3. Při úspěšném ukončení auditu včetně schválení MOE by měl být kontrolujícím inspektorem vyplněn formulář zprávy z auditu včetně všech zaznamenaných zjištění, závěrečných opatření a doporučení. K tomu by měl být použit formulář 6 ČOS 174010 (EMAR Forms document).

4. Zodpovědný vedoucí by se měl dostavit nejméně jednou za 24 měsíců, aby bylo zajištěno, že plně chápe význam schválení.

5. V případě stanic traťové údržby může NVLA přijmout program výběru vzorků založený na počtu traťových stanic a jejich složitosti.

#### **AMC 145.B.35 Změny**

NVLA by měla mít odpovídající kontrolu nad jakýmkoli změnami manažerů specifikovaných v bodech 145.A.30(a) a (b) tohoto ČOS a tyto personální změny by měly

carried out and that all corrective actions have been taken; and

- the NMAA surveyor(s) should be satisfied that there is no reason to believe standards have deteriorated in respect of those specific item audits being granted a back credit; and

- the specific item audit being granted a back credit should be audited not later than 24 months after the last audit of the item.

#### **AMC 145.B.30(b) Continuing oversight**

1. Where the NMAA has decided that a series of audit visits are necessary to arrive at a complete audit of an AMO, the program should indicate which aspects of the approval will be covered on each visit.

2. It is recommended that part of an audit concentrates on two on-going aspects of the EMAR 145 approval, namely the AMO's internal self-monitoring quality reports produced by the quality monitoring personnel to determine if the AMO is identifying and correcting its problems and secondly the number of concessions granted by the quality manager.

3. At the successful conclusion of the audit including approval of the MOE, an audit report form should be completed by the auditing surveyor including all recorded findings, closure actions and recommendation. An EMAR Form 6 should be used for this activity.

4. The Accountable Manager should be seen at least once every 24 months to ensure he/she fully understands the significance of the approval.

5. In the case of line stations the NMAA can adopt a sampling program based upon the number of line stations and their complexity.

#### **AMC 145.B.35 Changes**

The NMAA should have adequate control over any changes to the management personnel specified in EMAR 145.A.30(a) and (b) and such changes in personnel

iniciovat změnu v MOE.

#### **AMC 145.B.35(a) Změny**

Příslušné části formuláře 6 ČOS 174010 (EMAR Forms document) by měly být použity při změnách schválení dle tohoto ČOS.

#### **AMC 145.B.35(b) Změny**

Primárním účelem tohoto odstavce je umožnit AMO zachování schválení, je-li to odsouhlaseno NVLA během jednání o jakýchkoli specifikovaných změnách. Bez tohoto odstavce by schválení bylo ve všech případech automaticky pozastaveno.

#### **AMC 145.B.40 Změny MOE**

1. Doporučuje se, aby byl veden jednoduchý přehled MOE, který obsahuje informace o tom, kdy byla změna přijata NVLA a kdy byla schválena.

2. NVLA může definovat některé třídy změn MOE, které lze přijmout bez předchozího schválení autority. V tom případě by měl být takový postup uveden v sekci změn MOE. Kapitola MOE, která se zabývá rozsahem činností/schválení, by neměla být předmětem tohoto postupu.

3. AMO by měla předložit každou změnu MOE NVLA, ať jde o změnu pro přímé či nepřímé schválení. Pokud změna vyžaduje schválení NVLA, měla by NVLA, je-li spokojena, oznámit své schválení písemně. Byla-li změna předložena dle postupu pro nepřímé schválení, měla by NVLA písemně potvrdit její přijetí.

#### **AMC 145.B.50(a) Nálezy**

V praxi nález úrovně 1 znamená, že NVLA zjistí významnou neshodu s požadavky tohoto ČOS. Níže jsou uvedeny příklady nálezů úrovně 1:

- Neumožnění přístupu do AMO během běžných provozních hodin AMO ve shodě s bodem 145.A.90(a)(2) tohoto ČOS po dvou písemných žádostech.

should require an amendment to the MOE.

#### **AMC 145.B.35(a) Changes**

The applicable part(s) of the EMAR Form 6 should be used for the changes to the EMAR 145 approval.

#### **AMC 145.B.35(b) Changes**

The primary purpose of this paragraph is to enable the AMO to remain approved if agreed by the NMAA during negotiations about any of the specified changes. Without this paragraph the approval would automatically be suspended in all cases.

#### **AMC 145.B.40 MOE amendments**

1. It is recommended that a simple MOE status sheet is maintained which contains information on when an amendment was received by the NMAA and when it was approved.

2. The NMAA may define some class of amendments to the MOE which may be incorporated without prior authority approval. In this case a procedure should be stated in the amendment section of the MOE. The MOE chapter dealing with scope of work/approval should not be subject to this procedure.

3. The AMO should submit each MOE amendment to the NMAA whether it is an amendment for direct approval or an indirect approval amendment. Where the amendment requires approval by the NMAA, the NMAA should indicate its approval in writing when satisfied. Where the amendment has been submitted under the indirect approval procedure the NMAA should acknowledge receipt in writing.

#### **AMC 145.B.50(a) Findings**

In practical terms a level 1 finding is where a NMAA finds a significant non-compliance with EMAR 145. The following are examples of level 1 findings:

- Failure to gain access to the AMO during normal operating hours of the AMO in accordance with EMAR 145.A.90(a)(2) after two written requests.

- Nebyla-li dodržena kalibrační kontrola zařízení specifikovaná v bodě 145.A.40(b) tohoto ČOS na konkrétní typové řadě výrobků tak, že většina „kalibrovaných“ zařízení byla od té doby nedůvěryhodná, pak půjde o nález úrovně 1.

Poznámka: Kompletní produktová řada je definována jako všechna letadla, motory nebo letadlové celky určitého typu.

U nálezu úrovně 1 může být nezbytné, aby NVLA zajistila, že bude provedena dodatečná údržba a opětovná certifikace všech dotčených výrobků v závislosti na povaze nálezu.

V praxi nález úrovně 2 znamená, že inspektor NVLA zjistí neshodu s požadavky tohoto ČOS při porovnání s jedním výrobkem. Příklady nálezů úrovně 2 jsou uvedeny níže:

- Jednorázové použití letadlového celku bez štítku s údajem o provozuschopnosti.

- Školicí dokumenty osvědčujícího nebo podpůrného personálu nejsou úplné.

#### **AMC 145.B.50(b) Nálezy**

Pokud AMO nebude realizovat potřebná nápravná opatření během této lhůty, může být vhodné udělit další období až tří měsíců, což NVLA oznámí odpovědnému vedoucímu. Za výjimečných okolností a za předpokladu, že bude existovat realistický akční plán, může NVLA konkrétně měnit období pro nápravná opatření maximálně na 6 měsíců. Při udělování takové změny by však měla být vzata v úvahu chování AMO v minulosti.

#### **AMC 145.B.55 Uchovávání záznamů**

1. Systém uchovávání záznamů by měl zajistit, že všechny záznamy budou v přiměřené době dostupné. Tyto záznamy by měly být vedeny konzistentním způsobem v celé NVLA (chronologicky, v abecedním pořadí atd.).

2. Všechny záznamy obsahující citlivé údaje

- If the calibration control of equipment as specified in EMAR 145.A.40(b) had previously broken down on a particular type product line such that most “calibrated” equipment was suspect from that time then that would be a level 1 finding.

Note: A complete product line is defined as all the aircraft, engines or components of a particular type.

For a level 1 finding it may be necessary for the NMAA to ensure that further maintenance and re-certification of all affected products is accomplished, dependent upon the nature of the finding.

In practical terms where a NMAA surveyor finds a non-compliance with EMAR 145 against one product, it is deemed to be a level 2 finding. The following are examples of level 2 findings:

- One time use of a component without any serviceable tag.

- The training documents of the certifying staff or support staff are not completed.

#### **AMC 145.B.50(b) Findings**

Where the AMO has not implemented the necessary corrective action within that period it may be appropriate to grant a further period of up to three months, subject to the NMAA notifying the Accountable Manager. In exceptional circumstances and subject to a realistic action plan being in place, the NMAA may specifically vary the maximum 6 month corrective action period. However, in granting such a change the past performance of the AMO should be considered.

#### **AMC 145.B.55 Record-keeping**

1. The record-keeping system should ensure that all records are accessible whenever needed within a reasonable time. These records should be organised in a consistent way throughout the NMAA (chronological, alphabetical order, etc.).

2. All records containing sensitive data



týkající se žadatelů nebo AMO by měly být uloženy bezpečným způsobem s řízeným přístupem, aby byla zajištěna důvěrnost těchto dat.

3. Veškerý počítačový hardware používaný k zálohování dat by měl být uložen na jiném místě než ten, který obsahuje pracovní data, a v prostředí, jež zajišťuje, že tato data zůstanou v použitelném stavu. Pokud dojde ke změně hardwaru nebo softwaru, je třeba věnovat zvláštní pozornost tomu, aby všechna potřebná data byla i nadále přístupná minimálně po celou dobu stanovenou v bodě 145.B.55 tohoto ČOS.

#### **GM 145.B.55 Uchovávání záznamů**

NVLA se může rozhodnout, že použije papírový nebo počítačový systém nebo jejich libovolnou kombinaci pod podmínkou odpovídajícího vedení záznamů.

#### **AMC k příloze I ČOS 174004 (EMAR 145)**

AMC k formuláři 1 je součástí ČOS 174010 (EMAR Forms document).

#### **Přílohy k AMC**

##### **Příloha I k AMC 145.B.20(a): formulář 4 ČOS 174010 (EMAR Forms document)**

Formulář 4 je součástí ČOS 174010 (EMAR Forms document).

##### **Příloha II k AMC 145.B.20(e): formulář 6 ČOS 174010 (EMAR Forms document)**

Formulář 6 je součástí ČOS 174010 (EMAR Forms document).

##### **Příloha III k AMC 145.A.15: formulář 2 ČOS 174010 (EMAR Forms document)**

Formulář 2 je součástí ČOS 174010 (EMAR Forms document).

##### **Příloha IV k AMC 145.A.30(e) a AMC 145.B.10(c)**

#### **Školení o bezpečnosti při manipulaci s palivovou nádrží**

Tato příloha obsahuje všeobecné pokyny pro školení o otázkách bezpečnosti při manipulaci s palivovou nádrží (FTS).

A) Použitelnost:

regarding applicants or AMOs should be stored in a secure manner with controlled access to ensure confidentiality of this kind of data.

3. All computer hardware used to ensure data backup should be stored in a different location from that containing the working data in an environment that ensures they remain in good condition. When hardware or software changes take place, special care should be taken to ensure that all necessary data continues to be accessible at least through the full period specified in EMAR 145.B.55.

#### **GM 145.B.55 Record-keeping**

The NMAA may elect to use either a paper or computer system or any combination of both subject to appropriate controls.

#### **AMC to Appendix I to EMAR 145**

AMC to EMAR Form 1 is contained in the EMAR Forms document.

#### **APPENDICES TO AMCs**

##### **Appendix I to AMC 145.B.20(a): EMAR Form 4**

EMAR Form 4 is contained in the EMAR Forms document.

##### **Appendix II to AMC 145.B.20(e): EMAR Form 6**

EMAR Form 6 is contained in the EMAR Forms document.

##### **Appendix III to EMAR AMC 145.A.15 EMAR Form 2**

EMAR Form 2 is contained in the EMAR Forms document.

##### **Appendix IV to EMAR AMC 145.A.30(e) and EMAR AMC 145.B.10(c)**

#### **Fuel Tank Safety training**

This Appendix includes general instructions for providing training on Fuel Tank Safety (FTS) issues.

A) Applicability:

Dle definice NVLA.

As nationally defined by the NMAA.

B) Dotčené organizace údržby:

B) Affected organisations:

AMO, které se podílejí na údržbě letadel uvedených v odstavci A) a případně součástí palivových systémů instalovaných na takových letadlech, pokud jsou údaje pro údržbu ovlivněny CDCCL (tam, kde je to použitelné).

AMOs involved in the maintenance of aircraft specified in paragraph A) and fuel system components installed on such aircraft when the maintenance data are affected by CDCCL (if applicable).

CAMO podílející se na řízení zachování letové způsobilosti letounů uvedených v odstavci A).

CAMO's involved in the continuing airworthiness management of aeroplanes specified in paragraph A).

NVLA zodpovědná dle bodu 145.B.30 tohoto ČOS za dozor nad AMO uvedenými v tomto odstavci B) a dle bodu B.704 ČOS 174008 (EMAR M) pro dozor nad CAMO uvedenými v tomto odstavci B).

NMAA responsible as per EMAR 145.B.30 for the oversight of the AMOs specified in this paragraph B) and as per EMAR M.B.704 for the oversight of CAMOs specified in this paragraph B).

C) Osoby z dotčených organizací, které by měly absolvovat školení:

C) Persons from affected organisations who should receive training:

Pouze fáze 1:

Phase 1 only:

Skupina osob představujících strukturu řízení údržby AMO, manažer kvality a lidé pověřeni sledováním kvality v AMO.

The group of persons representing the maintenance management structure of the AMO, the quality manager and the staff required to quality monitor the AMO.

Osoby z NVLA zodpovědné dle bodu 145.B.30 tohoto ČOS za dozor nad AMO uvedenými v odstavci B) a dle bodu B.704 ČOS 174008 (EMAR M) za dozor nad CAMO uvedenými v odstavci B).

Personnel of the NMAA responsible as per EMAR 145.B.30 for the oversight of AMOs specified in paragraph B) and as per EMAR M.B.704 for the oversight of CAMOs specified in paragraph B).

Fáze 1 + fáze 2 + pokračovací výcvik:

Phase 1 + Phase 2 + Continuation training:

Pracovníci AMO, kteří jsou povinni plánovat, provádět, dohlížet, kontrolovat a osvědčovat údržbu letadel a součástí palivového systému těchto letadel uvedených v odstavci A).

Personnel of the AMO required to plan, perform, supervise, inspect and certify the maintenance of aircraft and fuel system components specified in paragraph A).

Personál CAMO zapojený do řízení a přezkoumání zachování letové způsobilosti letadel uvedených v odstavci A).

Personnel of the CAMO involved in the management and review of the continuing airworthiness of aircraft specified in paragraph A).

D) Obecné požadavky na školení

D) General requirements of the training courses

### Fáze 1 – Znalost

Školení by se mělo provádět před tím, než daná osoba začne pracovat bez dozoru, ale nejpozději 6 měsíců po jejím vstupu do AMO.

Typ: Mělo by se jednat o kurz povědomí o hlavních prvcích předmětu. Kurz může mít formu výcvikového bulletinu nebo jiné formy samostudia či informační schůzky. K absolvování školení je nezbytný podpis účastníka kurzu.

Úroveň: Mělo by se jednat o kurz na úrovni seznámení se základními prvky předmětu.

#### Cíle:

Účastník kurzu by měl po absolvování výcviku:

1. Být seznámen se základními prvky problematiky bezpečnosti při manipulaci s palivovou nádrží.
2. Být schopen pomocí vlastních slov jednoduše popsat historické okolnosti a prvky, které vyžadují pozornost z hlediska bezpečnosti, a ukázat příklady neshod.
3. Umět používat zažitou terminologii.

Obsah: Kurz by měl obsahovat:

- krátký úvod s příklady nehod a mimořádných událostí, na jejichž počátku byla FTS,
- popis koncepce bezpečné manipulace s palivovou nádrží (a CDCCL, tam, kde je to použitelné),
- příklady dokumentace výrobce znázorňující položky CDCCL (tam, kde je to použitelné),
- typické příklady nedostatků FTS,
- příklady údajů oprav držitelů (vojenských) TC/STC,

### Phase 1 – Awareness

The training should be carried out before the person starts to work without supervision but not later than 6 months after joining the AMO.

Type: Should be an awareness course with the principal elements of the subject. It may take the form of a training bulletin, or other self-study or informative session. Signature of the reader is required to ensure that the person has passed the training.

Level: It should be a course at the level of familiarisation with the principal elements of the subject.

#### Objectives:

The trainee should, after the completion of the training:

1. Be familiar with the basic elements of the fuel tank safety issues.
2. Be able to give a simple description of the historical background and the elements requiring a safety consideration, using common words and showing examples of non-conformities.
3. Be able to use typical terms.

Content: The course should include:

- a short background showing examples of FTS accidents or incidents,
- the description of concept of fuel tank safety (and CDCCL if applicable),
- some examples of manufacturers documents showing CDCCL items (if applicable),
- typical examples of FTS defects,
- some examples of (Military) TC/STC holders repair data,

- příklady pokynů k údržbě při kontrole.

- some examples of maintenance instructions for inspection.

### Fáze 2 – Podrobné školení

### Phase 2 – Detailed training

Typ: Mělo by jít o hlubší interní nebo externí kurz, který by neměl mít formu výcvikového bulletinu nebo jiného prostředku samostudia. Na konci by mělo být provedeno přezkoušení ve formě dotazníku s možností výběru odpovědí a k úspěšnému absolvování kurzu by mělo být správně nejméně 75 % odpovědí.

Type: Should be a more in-depth internal or external course. It should not take the form of a training bulletin, or other self-study. An examination should be required at the end, which should be in the form of a multi choice questionnaire, and the pass mark of the examination should be 75%.

Úroveň: Měl by to být podrobný kurz o teoretických a praktických prvcích předmětu.

Level: It should be a detailed course on the theoretical and practical elements of the subject.

Školení lze provádět buď:

The training may be made either:

- ve vhodných zařízeních obsahujících příklady součástí, systémů a částí dotčených problematikou FTS. Doporučuje se používat filmy, obrázky a praktické příklady týkající se FTS; nebo

- in appropriate facilities containing examples of components, systems and parts affected by FTS issues. The use of films, pictures and practical examples on FTS is recommended; or

- navštěvováním distančních kurzů (e-learningová výuka nebo výuka pomocí počítače), včetně filmu, pokud takový film splňuje záměr cílů a obsahu uvedeného níže. E-learningové nebo počítačové vzdělávání by mělo splňovat tato kritéria:

- by attending a distance course (e-learning or computer based training) including a film when such film meets the intent of the objectives and content here below. An e-learning or computer based training should meet the following criteria:

- Průběžný proces hodnocení by měl zajistit účinnost školení a jeho smysl;

- A continuous evaluation process should ensure the effectiveness of the training and its relevance;

- Měly by být navrženy některé otázky týkající se průběžných kroků výcviku, s cílem zajistit, že účastník kurzu bude oprávněn přejít k dalšímu kroku;

- Some questions at intermediate steps of the training should be proposed to ensure that the trainee is authorised to move to the next step;

- Obsah a výsledky přezkoušení by měly být zaznamenány;

- The content and results of examinations should be recorded;

- Účastník kurzu by měl mít v případě potřeby možnost osobní nebo dálkové komunikace s instruktory.

- Access to an instructor in person or at distance should be possible in case support is needed.

Přijatelnou shodou s požadavkem tohoto ČOS je 8hodinová doba trvání fáze 2.

A duration of 8 hours for phase 2 is an acceptable compliance.

Když kurz probíhá v učebně, měl by být instruktor velmi dobře obeznámen s údaji

When the course is provided in a classroom, the instructor should be very familiar with the data in Objectives and Guidelines. To be

z Cílů a Pokynů. Chce-li být obeznámen, měl by se instruktor zúčastnit podobného kurzu v učebně, a navíc přednášet některé příbuzné předměty.

#### Cíle:

Účastník kurzu by měl po absolvování výcviku:

- mít znalosti o historii událostí souvisejících s problematikou FTS a teoretických a praktických prvcích daného předmětu, mít přehled o všech příslušných požadavcích a/nebo nařízeních definovaných NVLA, umět podrobně popsat koncepci systému palivové nádrže z hlediska pokynů pro omezení letové způsobilosti (ALI) (případně včetně CDCCL), aplikovat teoretické základy a uvádět konkrétní příklady;

- mít schopnost logicky a komplexně spojovat a aplikovat jednotlivé prvky znalostí;

- vědět, jak výše uvedené položky ovlivňují letadlo;

- umět identifikovat letadlové celky nebo součásti letadla podléhající FTS z dokumentace výrobce,

- umět naplánovat činnost nebo použít servisní bulletin, AD nebo národní ekvivalent.

Obsah: Níže jsou uvedeny pokyny popsané v odstavci E.

#### Pokračovací výcvik

AMO/CAMO by měla zajistit, aby byl v každém dvouletém období vyžadován pokračovací výcvik. Osnova vzdělávacího programu uvedeného v bodě 3.4 MOE nebo 0.3(e) CAME by měla zahrnovat další osnovy pro tento pokračovací výcvik.

Pokračovací výcvik lze kombinovat s fází 2 výcviku v učebně nebo dálkového výcviku.

familiar, an instructor should have attended himself a similar course in a classroom and made additionally some lecture of related subjects.

#### Objectives:

The attendant should, after the completion of the training:

- have knowledge of the history of events related to FTS issues and the theoretical and practical elements of the subject, have an overview of all relevant requirements and/or regulations as defined by the NMAA, be able to give a detailed description of the concept of fuel tank system Airworthiness Limitation Instructions (ALI) (including CDCCL if applicable), and using theoretical fundamentals and specific examples;

- have the capacity to combine and apply the separate elements of knowledge in a logical and comprehensive manner;

- have knowledge on how the above items affect the aircraft;

- be able to identify the components or parts or the aircraft subject to FTS from the manufacturer's documentation,

- be able to plan the action or apply a Service Bulletin, an AD or national equivalent.

Content: Following the guidelines described in paragraph E.

#### Continuation training

The AMO/CAMO should ensure that the continuation training is required in each two years period. The syllabus of the training programme referred to in 3.4 of the MOE or 0.3(e) of the CAME should include the additional syllabus for this continuation training.

The continuation training may be combined with the phase 2 training in a classroom or at distance.

Obsah pokračovacího výcviku by měl být aktualizován po vydání nových pokynů, souvisejících s materiálem, nástroji, dokumentací a směrnicemi výrobce nebo NVLA.

E) Pokyny pro přípravu obsahu kurzů fáze 2.

Je-li stanoven program fáze 2 výcviku, mělo by se počítat s následujícími pokyny:

a) pochopení pozadí a koncepce FTS;

b) jak mechanici chápou, interpretují a zacházejí s provedenými zlepšeními v pokynech k zachování letové způsobilosti, či jak provádějí údržbu týkající se systému palivové nádrže;

c) povědomí o jakýchkoli rizicích, zvláště při činnostech na palivovém systému, a pokud je nainstalován systém snížení hořlavosti (FRS), který využívá dusík.

Ustanovení odstavců a) b) a c) výše by měla být uvedena ve výcvikovém programu zaměřeném na tyto otázky:

i) Teoretický základ rizika FTS: výbuchy směsí paliva a vzduchu, chování těchto směsí v leteckém prostředí, účinky teploty a tlaku, energie potřebná ke vznícení apod., 'požární trojúhelník'.

Vysvětlení 2 koncepcí, jak zabránit výbuchům:

(1) prevence zdroje vznícení a

(2) snížení hořlavosti.

ii) Hlavní nehody související s palivovými nádržemi, vyšetřování nehod a jejich závěry.

iii) Iniciativy a cíle programu prevence vznícení, který má identifikovat nebezpečné podmínky a jejich nápravu, a systematicky zlepšovat údržbu palivových nádrží.

The continuing training should be updated when new instructions are issued which are related to the material, tools, documentation and manufacturer's or NMAA's directives.

E) Guidelines for preparing the content of Phase 2 courses.

The following guidelines should be taken into consideration when the phase 2 training programme is being established:

a) understanding of the background and the concept of FTS;

b) how the mechanics can recognise, interpret and handle the improvements in the instruction for continuing airworthiness that have been made or are being made regarding the fuel tank system maintenance;

c) awareness of any hazards especially when working on the fuel system, and when the Flammability Reduction System (FRS) using nitrogen is installed.

Paragraphs a) b) and c) above should be introduced in the training programme addressing the following issues:

i) The theoretical background behind the risk of FTS: the explosions of mixtures of fuel and air, the behaviour of those mixtures in an aviation environment, the effects of temperature and pressure, energy needed for ignition etc, the 'fire triangle'.

Explain 2 concepts to prevent explosions:

(1) ignition source prevention and

(2) flammability reduction.

ii) The major accidents related to fuel tank systems, the accident investigations and their conclusions.

iii) ignition prevention program initiatives and goals, to identify unsafe conditions and to correct them, to systematically improve fuel tank maintenance.

iv) Stručné vysvětlení používané koncepce: výsledky Speciálního federálního leteckého předpisu 88 (SFAR 88) Federálního leteckého úřadu USA (FAA), Dočasné letákové příručky Sdružených leteckých úřadů 47 (JAA TGL 47), Oběžníku stanovujícího prozatímní zásady Sdružených leteckých úřadů 25/12 (JAA INT/POL 25/12) a jakékoli další unikátní iniciativa NVLA: modifikace, prvky omezení letové způsobilosti a CDCCL (tam, kde je to použitelné).

v) Kde lze nalézt příslušné informace a jak je používat a interpretovat v pokynech pro zachování letové způsobilosti (příručky pro údržbu letadel, příručky pro údržbu letadlových celků, servisní bulletiny...).

vi) FTS během údržby: postupy pro vstup a výstup do/z palivové nádrže, čisté pracovní prostředí, co je myšleno konfiguračním řízením, oddělováním vodičů, spojováním letadlových celků atd.

vii) Instalované FRS: důvod jejich přítomnosti, jejich účinky, nebezpečí spojené s FRS používající dusík pro údržbu, bezpečnostní opatření při údržbě/činnostech s FRS.

viii) Záznamy činností spojených s údržbou, záznamy opatření a výsledků kontrol.

Výcvik by měl zahrnovat reprezentativní počet příkladů závad a souvisejících oprav dle požadavků údajů pro údržbu držitele (vojenského) TC/STC.

#### F) Schválení výcviku

U AMO/CAMO lze schválení počátečního a pokračovacího výcvikového programu a obsah zkoušky dosáhnout prostřednictvím MOE/CAME.

iv) Explain briefly the concepts that are being used: the results of Special Federal Aviation Regulation 88 (SFAR 88) of the Federal Aviation Administration (FAA), Joint Aviation Authorities Temporary Guidance Leaflet 47 (JAA TGL 47), Joint Aviation Authorities Interim Policy Letter 25/12 (JAA INT/POL 25/12) and any other unique NMAA initiatives: modifications, airworthiness limitations items and CDCCL (if applicable).

v) Where relevant information can be found and how to use and interpret this information in the instructions for continuing airworthiness (aircraft maintenance manuals, component maintenance manuals, Service Bulletins...).

vi) FTS during maintenance: fuel tank entry and exit procedures, clean working environment, what is meant by configuration control, wire separation, bonding of components etc.

vii) FRS when installed: reason for their presence, their effects, the hazards of an FRS using nitrogen for maintenance, safety precautions in maintenance/working with an FRS.

viii) Recording maintenance actions, recording measures and results of inspections.

The training should include a representative number of examples of defects and the associated repairs as required by the (Military) TC/ STC holder's maintenance data.

#### F) Approval of training

For AMOs/CAMOs, the approval of the initial and continuation training programme and the content of the examination can be achieved through the MOE/CAME.

Účinnost českého obranného standardu od: **9. března 2020**

Změny:

Změna číslo	Účinnost od	Změnu zapracoval	Datum zapracování	Poznámka

Upozornění: Oznámení o českých obranných standardech jsou uveřejňována měsíčně ve Věstníku Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví v oddíle „Ostatní oznámení“ a Věstníku MO.

V případě zjištění nesrovnalostí v textu tohoto ČOS zasílejte připomínky na adresu distributora.

---

Rok vydání: 2020, obsahuje 84 listů

Distribuce: Odbor obranné standardizace Úř OSK SOJ, nám. Svobody 471/4, 160 01 Praha 6

Vydal: Úřad pro obrannou standardizaci, katalogizaci a státní ověřování jakosti  
[www.oos.army.cz](http://www.oos.army.cz)

NEPRODEJNÉ

---