



ČESKÝ OBRANNÝ STANDARD

174018 1. vydání	PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU SHODY A PORADENSKÝ MATERIÁL K POŽADAVKŮM K ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI VOJENSKÉ LETECKÉ TECHNIKY
-----------------------------------	--

ZAVÁDÍ	EMAR M AMC & GM, Ed. 1.0 ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND GUIDANCE MATERIAL FOR THE CONTINUING AIRWORTHINESS REQUIREMENTS Přijatelné způsoby průkazu shody a poradenský materiál k požadavkům k zachování letové způsobilosti vojenské letecké techniky
--------	---

(VOLNÁ STRANA)

ČESKÝ OBRANNÝ STANDARD

PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU SHODY A PORADENSKÝ MATERIÁL K POŽADAVKŮM K ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI VOJENSKÉ LETECKÉ TECHNIKY

Základem pro tvorbu tohoto standardu byly originály následujících dokumentů:

EMAR M AMC & GM, ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND
Ed. 1.0 GUIDANCE MATERIAL FOR THE CONTINUING
AIRWORTHINESS REQUIREMENTS

Přijatelné způsoby průkazu shody a poradenský materiál
k požadavkům k zachování letové způsobilosti vojenské
letecké techniky

Úřad pro obrannou standardizaci, katalogizaci a státní ověřování kvality

Praha 2023

OBSAH	TABLE OF CONTENTS
1 Předmět standardu.....	11
2 Nahrazení standardů (norem)	11
3 Související dokumenty	11
4 Zpracovatel ČOS.....	12
5 Použité zkratky, značky a definice	12
PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU SHODY A PORADENSKÝ MATERIÁL.....	17
SEKCE A	17
TECHNICKÉ POŽADAVKY	17
HLAVA A – VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ	17
HLAVA B – ODPOVĚDNOST	18
GM1 M.A.201(a) Odpovědnost	18
GM2 M.A.201(a) Odpovědnost	18
GM3 M.A.201(a) Odpovědnost	18
AMC M.A.201(d) Odpovědnost	18
AMC M.A.201(e) Odpovědnost	18
AMC M.A.201(h) Odpovědnost	18
AMC M.A.201(h)1 Odpovědnost	19
GM M.A.201(h)2 Odpovědnost	22
AMC M.A.201(k) Odpovědnost	22
AMC M.A.202(a) Hlášení událostí	25
AMC M.A.202(b) Hlášení událostí	26
AMC M.A.202(c) Hlášení událostí	27
GM M.A.202(c) Hlášení událostí	27
HLAVA C – ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI.....	28
AMC M.A.301(a)1 Úkoly zachování letové způsobilosti.....	28
AMC M.A.301(a)2 Úkoly zachování letové způsobilosti.....	29
AMC M.A.301(a)3 Úkoly zachování letové způsobilosti.....	30
ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND GUIDANCE MATERIAL.....	17
SECTION A	17
TECHNICAL REQUIREMENTS.....	17
SUBPART A – GENERAL	17
SUBPART B – ACCOUNTABILITY.....	18
GM1 M.A.201(a) Responsibilities.....	18
GM2 M.A.201(a) Responsibilities.....	18
GM3 M.A.201(a) Responsibilities.....	18
AMC M.A.201(d) Responsibilities.....	18
AMC M.A.201(e) Responsibilities.....	18
AMC M.A.201(h) Responsibilities.....	18
AMC M.A.201(h)1 Responsibilities.....	19
GM M.A.201(h)2 Responsibilities.....	22
AMC M.A.201(k) Responsibilities.....	22
AMC M.A.202(a) Occurrence reporting	25
AMC M.A.202(b) Occurrence reporting	26
AMC M.A.202(c) Occurrence reporting	27
GM M.A.202(c) Occurrence reporting	27
SUBPART C – CONTINUING AIRWORTHINESS.....	28
AMC M.A.301(a)1 Continuing airworthiness tasks	28
AMC M.A.301(a)2 Continuing airworthiness tasks	29
AMC M.A.301(a)3 Continuing airworthiness tasks	30

AMC M.A.301(a)4 Úkoly zachování letové způsobilosti.....	30	AMC M.A.301(a)4 Continuing airworthiness tasks	30
AMC M.A.301(a)5 Úkoly zachování letové způsobilosti.....	30	AMC M.A.301(a)5 Continuing airworthiness tasks	30
AMC M.A.301(a)7 Úkoly zachování letové způsobilosti.....	31	AMC M.A.301(a)7 Continuing airworthiness tasks	31
AMC M.A.302 Program údržby letadla (AMP) (*)	31	AMC M.A.302 Aircraft Maintenance Programme (*) (AMP)	31
AMC M.A.302(a) Program údržby letadla (AMP)	32	AMC M.A.302(a) Aircraft Maintenance Programme (AMP)	32
GM M.A.302(a) Program údržby letadla (AMP)	32	GM M.A.302(a) Aircraft Maintenance Programme (AMP)	32
AMC M.A.302(d) Program údržby letadla (AMP)	32	AMC M.A.302(d) Aircraft Maintenance Programme (AMP)	32
GM M.A.302(f) Program údržby letadla (AMP)	34	GM M.A.302(f) Aircraft Maintenance Programme (AMP)	34
AMC M.A.304 Údaje pro modifikace a opravy	34	AMC M.A.304 Data for modifications and repairs.....	34
GM M.A.304(d) Údaje pro modifikace a opravy	35	GM M.A.304(d) Data for modifications and repairs.....	35
AMC M.A.305(d) Systém záznamů o zachování letové způsobilosti letadla	35	AMC M.A.305(d) Aircraft continuing airworthiness record system	35
AMC M.A.305(d)(4) a AMC M.A.305(h) Systém záznamů o zachování letové způsobilosti letadla	36	AMC M.A.305(d)(4) and AMC M.A.305(h) Aircraft continuing airworthiness record system	36
AMC M.A.305(g) Systém záznamů o zachování letové způsobilosti letadla	37	AMC M.A.305(g) Aircraft continuing airworthiness record system	37
GM M.A.305(g) Systém záznamů o zachování letové způsobilosti letadla	38	GM M.A.305(g) Aircraft continuing airworthiness record system	38
AMC M.A.305(h) Systém záznamů o zachování letové způsobilosti letadla	38	AMC M.A.305(h) Aircraft continuing airworthiness record system	38
AMC M.A.305(h)6 Systém záznamů o zachování letové způsobilosti letadla	39	AMC M.A.305(h)6 Aircraft continuing airworthiness record system	39
AMC M.A.306(a) Letadlová kniha	39	AMC M.A.306(a) Aircraft technical log	39
GM M.A.306(a) Letadlová kniha.....	40	GM M.A.306(a) Aircraft technical log.....	40
AMC M.A.306(b) Letadlová kniha	40	AMC M.A.306(b) Aircraft technical log	40
AMC M.A.307(a) Převod záznamů o zachování letové způsobilosti letadla	40	AMC M.A.307(a) Transfer of aircraft continuing airworthiness records.....	40
HLAVA D – NORMY ÚDRŽBY	41	SUBPART D – MAINTENANCE STANDARDS.....	41
HLAVA E – LETADLOVÉ CELKY	42	SUBPART E – COMPONENTS	42

HLAVA F – ORGANIZACE K ÚDRŽBĚ.....	43	SUBPART F – MAINTENANCE ORGANISATION	43
HLAVA G – ORGANIZACE PRO ŘÍZENÍ ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI.....	44	SUBPART G – CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION	44
AMC M.A.702(a) Žádost	44	AMC M.A.702(a) Application.....	44
AMC M.A.702(b) Žádost	44	AMC M.A.702(b) Application.....	44
AMC M.A.702(b)5 Žádost	44	AMC M.A.702(b)5 Application.....	44
AMC M.A.704 Výklad organizace pro řízení zachování letové způsobilosti (CAME)	45	AMC M.A.704 Continuing Airworthiness Management Exposition (CAME).....	45
AMC M.A.705 Provozní prostory.....	48	AMC M.A.705 Facilities.....	48
AMC M.A.706 Požadavky na personál.....	48	AMC M.A.706 Personnel requirements.....	48
AMC M.A.706(a) Požadavky na personál.....	50	AMC M.A.706(a) Personnel requirements.....	50
AMC M.A.706(e) Požadavky na personál.....	50	AMC M.A.706(e) Personnel requirements.....	50
AMC M.A.706(f) Požadavky na personál.....	51	AMC M.A.706(f) Personnel requirements.....	51
AMC M.A.706(i) Požadavky na personál.....	51	AMC M.A.706(i) Personnel requirements.....	51
AMC M.A.706(k) Požadavky na personál.....	51	AMC M.A.706(k) Personnel requirements.....	51
AMC M.A.707(a) Osoby kontrolující letovou způsobilost	51	AMC M.A.707(a) Airworthiness review staff	51
AMC M.A.707(a)(1) Osoby kontrolující letovou způsobilost	53	AMC M.A.707(a)(1) Airworthiness review staff	53
AMC M.A.707(a)(2) Osoby kontrolující letovou způsobilost	53	AMC M.A.707(a)(2) Airworthiness review staff	53
AMC M.A.707(b) Osoby kontrolující letovou způsobilost	54	AMC M.A.707(b) Airworthiness review staff	54
AMC M.A.707(c) Osoby kontrolující letovou způsobilost	54	AMC M.A.707(c) Airworthiness review staff	54
AMC M.A.707(e) Osoby kontrolující letovou způsobilost	54	AMC M.A.707(e) Airworthiness review staff	54
GM M.A.708(b)(2) Řízení zachování letové způsobilosti.....	55	GM M.A.708(b)(2) Continuing airworthiness management.....	55
AMC M.A.708(b)(3) Řízení zachování letové způsobilosti.....	55	AMC M.A.708(b)(3) Continuing airworthiness management.....	55
AMC M.A.708(b)(3) Řízení zachování letové způsobilosti (*).....	55	AMC M.A.708(c) Continuing airworthiness management (*).....	55

AMC GM M.A.708(c)(1) Řízení zachování letové způsobilosti.....	57	AMC M.A.708(c)(1) Continuing airworthiness management	57
AMC M.A.709 Dokumentace.....	57	AMC M.A.709 Documentation.....	57
AMC M.A.710(a) Kontrola letové způsobilosti	58	AMC M.A.710(a) Airworthiness review	58
AMC M.A.710(b) a (c) Kontrola letové způsobilosti.....	59	AMC M.A.710(b) and (c) Airworthiness review	59
AMC M.A.710(d) Kontrola letové způsobilosti	60	AMC M.A.710(d) Airworthiness review	60
AMC M.A.710(e) Kontrola letové způsobilosti	60	AMC M.A.710(e) Airworthiness review	60
AMC M.A.710(g) Kontrola letové způsobilosti	60	AMC M.A.710(g) Airworthiness review	60
AMC M.A.711(b) Práva organizace	60	AMC M.A.711(b) Privileges of the organisation	60
AMC M.A.711(c) Práva organizace	61	AMC M.A.711(c) Privileges of the organisation	61
AMC M.A.712(a) Systém kvality.....	61	AMC M.A.712(a) Quality system	61
AMC M.A.712(b) Systém kvality.....	61	AMC M.A.712(b) Quality system	61
AMC M.A.712(f) Systém kvality.....	63	AMC M.A.712(f) Quality system	63
AMC M.A.713 Změny v CAMO	63	AMC M.A.713 Changes to the CAMO	63
AMC M.A.714 Uchovávaní záznamů.....	63	AMC M.A.714 Record-keeping.....	63
AMC M.A.716(a)2 Nálezy NVLA shledané u CAMO.....	64	AMC M.A.716(a)2 CAMO findings by the NMAA.....	64
GM M.A.716 Nálezy NVLA shledané u CAMO.....	64	GM M.A.716 CAMO findings by the NMAA.....	64
HLAVA H – OSVĚDČENÍ O UVOLNĚNÍ DO PROVOZU (CRS)	66	SUBPART H – CERTIFICATE OF RELEASE TO SERVICE – CRS	66
HLAVA I – VOJENSKÉ OSVĚDČENÍ O KONTROLE LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI (MARC)	67	SUBPART I – MILITARY AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE (MARC).....	67
AMC M.A.901 Kontrola letové způsobilosti letadla.....	67	AMC M.A.901 Aircraft airworthiness review	67
AMC M.A.901(a) Kontrola letové způsobilosti letadla.....	67	AMC M.A.901(a) Aircraft airworthiness review	67
AMC M.A.901(b) Kontrola letové způsobilosti letadla.....	67	AMC M.A.901(b) Aircraft airworthiness review	67
AMC M.A.901(c)(2) Kontrola letové způsobilosti letadla.....	67	AMC M.A.901(c)(2) Aircraft airworthiness review	67
AMC M.A.901(d) Kontrola letové způsobilosti letadla.....	67	AMC M.A.901(d) Aircraft airworthiness review	67
AMC M.A.901(g) Kontrola letové způsobilosti letadla.....	69	AMC M.A.901(g) Aircraft airworthiness review	69

AMC M.A.901(j) Kontrola letové způsobilosti letadla.....	69	AMC M.A.901(j) Aircraft airworthiness review	69
AMC M.A.903 Převod zápisu letadla do rejstříku v rámci EU.....	69	AMC M.A.903 Transfer of aircraft registration within the EU	69
AMC M.A.904 Kontrola letové způsobilosti letadel dovážených do EU	70	AMC M.A.904 Airworthiness review of aircraft imported into the EU.....	70
AMC M.A.905(a)1 Nálezy NVLA na letadle	70	AMC M.A.905(a)1 Aircraft findings by the NMAA.....	70
AMC M.A.905(a)3 Nálezy NVLA na letadle	70	AMC M.A.905(a)3 Aircraft findings by the NMAA.....	70
AMC M.A.905(a)1 Nálezy NVLA na letadle	70	AMC M.A.905(b) Aircraft findings by the NMAA.....	70
GM M.A.905(a) Nálezy NVLA na letadle	70	GM M.A.905(a) Aircraft findings by the NMAA.....	70
SEKCE B	71	SECTION B	71
POSTUPY PRO NÁRODNÍ VOJENSKOU LETECKOU AUTORITU	71	PROCEDURES FOR NATIONAL MILITARY AIRWORTHINESS AUTHORITIES.....	71
HLAVA A – VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ	71	SUBPART A – GENERAL	71
AMC M.B.102(a) NVLA – Všeobecná ustanovení	71	AMC M.B.102(a) NMAA – General	71
AMC M.B.102(c) NVLA – Kvalifikace a výcvik	71	AMC M.B.102(c) NMAA – Qualification and training	71
AMC M.B.102(d) NVLA – Postupy	72	AMC M.B.102(d) NMAA – Procedures	72
AMC M.B.104(a) Uchovávání záznamů	73	AMC M.B.104(a) Record-keeping	73
AMC M.B.104(f) Uchovávání záznamů	73	AMC M.B.104(f) Record-keeping	73
GM M.B.104 Uchovávání záznamů.....	73	GM M.B.104 Record-keeping.....	73
AMC M.B.105(a) Vzájemná výměna informací.....	73	AMC M.B.105(a) Mutual exchange of information	73
HLAVA B – ODPOVĚDNOST	74	SUBPART B – ACCOUNTABILITY	74
HLAVA C – ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI.....	75	SUBPART C – CONTINUING AIRWORTHINESS.....	75
AMC M.B.301(a) Program údržby letadla (AMP)	75	AMC M.B.301(a) Aircraft Maintenance Programme (AMP)	75
AMC M.B.301(b) Program údržby letadla (AMP) (*)	75	AMC M.B.301(b) Aircraft Maintenance Programme (AMP) (*)	75
AMC M.B.301(c) Program údržby letadla (AMP)	76	AMC M.B.301(c) Aircraft Maintenance Programme (AMP)	76
AMC M.B.301(d) Program údržby letadla (AMP)	77	AMC M.B.301(d) Aircraft Maintenance Programme (AMP)	77
AMC M.B.301(e) Program údržby letadla (AMP)	77	AMC M.B.301(e) Aircraft Maintenance Programme (AMP)	77

AMC M.B.303 Sledování zachování letové způsobilosti letadla (ACAM).....	77	AMC M.B.303 Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring (ACAM)	77
AMC1 M.B.303(b) Sledování zachování letové způsobilosti letadla (ACAM).....	77	AMC1 M.B.303(b) Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring (ACAM)	77
AMC2 M.B.303(b) Sledování zachování letové způsobilosti letadla (ACAM).....	78	AMC2 M.B.303(b) Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring (ACAM)	78
AMC3 M.B.303(b) Sledování zachování letové způsobilosti letadla (ACAM).....	78	AMC3 M.B.303(b) Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring (ACAM)	78
GM M.B.303(b) Sledování zachování letové způsobilosti letadla (ACAM) (*).....	79	GM M.B.303(b) Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring (ACAM) (*)	79
AMC M.B.303(c) Sledování zachování letové způsobilosti letadla (ACAM).....	79	AMC M.B.303(c) Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring (ACAM)	79
HLAVA D – NORMY PRO ÚDRŽBU	80	SUBPART D – MAINTENANCE STANDARDS.....	80
HLAVA E – LETADLOVÉ CELKY	81	SUBPART E – COMPONENTS	81
HLAVA F – ORGANIZACE ÚDRŽBY	82	SUBPART F – MAINTENANCE ORGANISATION	82
HLAVA G – ORGANIZACE PRO ŘÍZENÍ ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI.....	83	SUBPART G – CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION	83
AMC M.B.701(a) Žádost	83	AMC M.B.701(a) Application.....	83
AMC M.B.702(a) Počáteční schválení.....	83	AMC M.B.702(a) Initial approval	83
AMC M.B.702(b) Počáteční schválení.....	83	AMC M.B.702(b) Initial approval	83
AMC M.B.702(c) Počáteční schválení.....	84	AMC M.B.702(c) Initial approval.....	84
AMC M.B.702(e) Počáteční schválení.....	85	AMC M.B.702(e) Initial approval	85
AMC M.B.702(f) Počáteční schválení.....	85	AMC M.B.702(f) Initial approval	85
AMC M.B.702(g) Počáteční schválení.....	85	AMC M.B.702(g) Initial approval	85
AMC M.B.703 Vydání schválení.....	86	AMC M.B.703 Issue of approval.....	86
AMC M.B.703(a) Vydání schválení	86	AMC M.B.703(a) Issue of approval	86
AMC M.B.703(c) Vydání schválení	86	AMC M.B.703(c) Issue of approval	86
AMC M.B.704(b) Průběžný dohled.....	86	AMC M.B.704(b) Continuing oversight.....	86
AMC M.B.705(a)(1) Nálezy CAMO	88	AMC M.B.705(a)(1) CAMO Findings.....	88
AMC M.B.706 Změny.....	88	AMC M.B.706 Changes	88
HLAVA H – OSVĚDČENÍ O UVOLNĚNÍ DO PROVOZU – CRS.....	90	SUBPART H – CERTIFICATE OF RELEASE TO SERVICE – CRS	90
HLAVA I – VOJENSKÉ OSVĚDČENÍ O KONTROLE LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI (MARC)	91	SUBPART I – MILITARY AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE (MARC).....	91
AMC M.B.901 Hodnocení doporučení	91	AMC M.B.901 Assessment of recommendations	91
AMC M.B.902(b) Kontrola letové způsobilosti z NVLA	91	AMC M.B.902(b) Airworthiness review by the NMAA	91

AMC M.B.902(b)(1) Kontrola letové způsobilosti z NVLA	92	AMC M.B.902(b)(1) Airworthiness review by the NMAA	92
AMC M.B.902(b)(2) Kontrola letové způsobilosti z NVLA	93	AMC M.B.902(b)(2) Airworthiness review by the NMAA	93
AMC M.B.902(c) Kontrola letové způsobilosti z NVLA	93	AMC M.B.902(c) Airworthiness review by the NMAA	93
PŘÍLOHY K AMC.....	94	APPENDICES TO AMCs	94
Příloha I k bodu AMC M.A.302 a AMC M.B.301 (b): Obsah programu údržby letadla (AMP)	94	Appendix I to AMC M.A.302 and AMC M.B.301(b): Content of the Aircraft Maintenance Programme (AMP).....	94
Příloha II k bodu AMC M.A.201(h)(1): Uzavírání smluv / stanovování úkolů k řízení zachování letové způsobilosti	108	Appendix II to AMC M.A.201(h)(1): Contracting/tasking of continuing airworthiness management tasks.....	108
Příloha III k bodu GM M.B.303(b): Klíčové rizikové prvky	118	Appendix III to GM EMAR M.B.303(b): Key Risk Elements.....	120
Příloha IV k AMC M.A.604:	162	Appendix IV to AMC M.A.604:	162
Příloha V k AMC M.A.704: Výklad organizace pro řízení zachování letové způsobilosti (CAME)	163	Appendix V to AMC M.A.704: Continuing Airworthiness Management Exposition (CAME)	163
Příloha VI k AMC M.B.602(f):	186	Appendix VI to AMC M.B.602(f):	186
Příloha VII k AMC M.B.702(f) a M.B.704(b) ČOS 174008 (EMAR M): Formulář 13 EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document)	187	Appendix VII to AMC M.B.702(f) and M.B.704(b): EMAR Form 13	187
Příloha VIII k AMC M.A.616:	188	Appendix VIII to AMC M.A.616:.....	188
Příloha IX k AMC M.A.702: Formulář 2 EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document)	189	Appendix IX to AMC M.A.702: EMAR Form 2	189
Příloha X k AMC M.A.702(a): Formulář 4 EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document)	190	Appendix X to AMC M.A.702(a): EMAR Form 4	190
Příloha XI k AMC M.A.708(c): Smluvní / úkolem stanovená údržba	191	Appendix XI to AMC to EMAR M.A.708(c): Contracted/Tasked Maintenance	191
Příloha XII k AMC M.A.706(f) a M.B.102(b): Výcvik k bezpečnosti palivových nádrží	198	Appendix XII to AMC to M.A.706(f) and M.B.102(c): Fuel Tank Safety Training.....	198
Příloha XIII k AMC M.A.712(f):	199	Appendix XIII to AMC M.A.712(f):	199

1 Předmět standardu

ČOS 174018, 1. vydání, zavádí EMAR M AMC & GM, Ed. 1.0, ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND GUIDANCE MATERIAL FOR THE CONTINUING AIRWORTHINESS REQUIREMENTS (Přijatelné způsoby průkazu shody a poradenský materiál k požadavkům k zachování letové způsobilosti vojenské letecké techniky) do prostředí České republiky.

Tento dokument stanovuje přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k požadavkům k zachování letové způsobilosti vojenské letecké techniky a na organizace k zachování letové způsobilosti. Tyto požadavky se vztahují jak na ozbrojené síly České republiky, tak i na organizace mimo ozbrojené síly České republiky, které provádí výše uvedené činnosti.

ČOS je dvojjazyčný, česko-anglický. Formální struktura ČOS podle 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 M AMC & GM, Ed. 1.0, 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)

Tento ČOS nenahrazuje žádnou normu ani standard.

3 Související dokumenty

V tomto ČOS jsou normativní odkazy na následující citované dokumenty (celé nebo jejich části), které jsou nezbytné pro jeho použití. U odkazů na datované citované dokumenty platí tento dokument bez ohledu na to, zda existují novější vydání/edice tohoto dokumentu. U odkazů na nedatované dokumenty se používá pouze nejnovější vydání/edice dokumentu (včetně všech změn).

ČOS 174004 (EMAR 145)	– POŽADAVKY NA SCHVÁLENÉ ORGANIZACE ÚDRŽBY VOJENSKÉ LETECKÉ TECHNIKY
ČOS 174005 (EMAR 21)	– CERTIFIKACE VOJENSKÉ LETECKÉ TECHNIKY A POŽADAVKY NA ORGANIZACE PRO VÝVOJ A VÝROBU VOJENSKÉ LETECKÉ TECHNIKY
ČOS 174006 (EMAR 147)	– POŽADAVKY NA ORGANIZACE OPRÁVNĚNÉ PRO VÝCVIK ÚDRŽBY VOJENSKÉ LETECKÉ TECHNIKY
ČOS 174007 (EMAR 66)	– POŽADAVKY NA ODBORNOU ZPŮSOBILOST PERSONÁLU K ÚDRŽBĚ VOJENSKÉ LETECKÉ TECHNIKY
ČOS 174008 (EMAR M)	– POŽADAVKY K ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI VOJENSKÉ LETECKÉ TECHNIKY
ČOS 174010 (EMAR Forms document)	– FORMULÁŘE K POŽADAVKŮM NA LETOVOU ZPŮSOBILOST VOJENSKÉ LETECKÉ TECHNIKY
ČSN ISO 15489-1	– INFORMACE A DOKUMENTACE – SPRÁVA DOKUMENTŮ – ČÁST 1: POJMY A PRINCIPY
EASA AMC & GM to Part M	– ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND GUIDANCE MATERIAL TO CONTINUING AIRWORTHINESS REQUIREMENTS (EASA) Přijatelné způsoby průkazu shody a poradenský materiál k požadavkům k zachování letové způsobilosti podle EASA

MSG-3	– OPERATOR/MANUFACTURER SCHEDULED MAINTENANCE DEVELOPMENT Vypracování plánované údržby pro provozovatele/výrobce
S1000D	– INTERNATIONAL SPECIFICATION FOR TECHNICAL PUBLICATIONS Mezinárodní specifikace pro technické publikace

4 Zpracovatel ČOS

Vojenský technický ústav, s.p., odštěpný závod VTÚLaPVO, Ing. Vlastimil Kolman.

Odbor dohledu nad vojenským letectvím Sekce průmyslové spolupráce MO, podplukovník Ing. Jaroslav Rýc.

5 Použité zkratky, značky a definice

5.1 Zkratky a značky

Zkratka	Název v originálu	Český název
AAR	Air to Air Refuelling	doplňování paliva za letu
ACAM	Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring	sledování zachování letové způsobilosti letadla
AD	Airworthiness Directive	příkaz k zachování letové způsobilosti
AFM	Aircraft Flight Manual	letová příručka
ALARP	As Low As Reasonably Practicable	nejnižší rozumně proveditelná úroveň
ALI	Airworthiness Limitation Item	položka omezení letové způsobilosti
ALS	Airworthiness Limitations Section	sekce omezení letové způsobilosti
AMC	Acceptable Means of Compliance	přijatelné způsoby průkazu shody
AMM	Aircraft Maintenance Manual	příručka pro údržbu letadla
AMO	Approved Maintenance Organisation	schválená organizace údržby (podle ČOS 174004 (EMAR 145))
AMP	Aircraft Maintenance Programme	program údržby letadla
APU	Auxiliary Power Unit	pomocná energetická jednotka (PEJ)
ASM	Ageing Systems Maintenance	údržba stárnoucích systémů
AWOPS	All Weather Operations	provoz za každého počasí
CAME	Continuing Airworthiness Management Exposition	výklad organizace pro řízení zachování letové způsobilosti
CAMO	Continuing Airworthiness Management Organisation	organizace pro řízení zachování letové způsobilosti

CAT II/III	Category II/III of ILS	kategorie II/III systému pro přesné přiblížení a přistání
CBM	Condition Based Maintenance	údržba založená na stavu
CDCCL	Critical Design Configuration Control Limitations	omezení řízení konfigurace kritického návrhu
CDL	Configuration Deviation List	seznam povolených odchylek
CM	Condition Monitoring	sledování stavu
CMM	Component Maintenance Manual	příručka pro údržbu letadlových celků
CMR	Certification Maintenance Requirement	certifikační požadavky na údržbu
CPCP	Corrosion Prevention and Control Programme	program prevence a řízení koroze
CRS	Certificate of Release to Service	osvědčení o uvolnění do provozu
ČOS		český obranný standard
ČSN		česká technická norma
DOA	Design Organization Approval	schválení organizace k projektování
DSAE	Direction de la Sécurité Aéronautique d'État	francouzská národní vojenská letecká autorita
DT	Damage Tolerant	konstrukce s přípustným poškozením
EASA	European Aviation Safety Agency	Evropská agentura pro bezpečnost letectví
EDP	Electronic Data Processing	elektronické zpracování údajů
EMAR	European Military Airworthiness Requirements	evropské vojenské požadavky na letovou způsobilost
ETOPS	Extended Range Operations with Two-engine aeroplanes	provoz dvoumotorových letadel se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště
EWIS	Electrical Wiring Interconnection System	propojovací systém elektrického vedení
FRM	Flammability Reduction Means	prostředky pro snížení hořlavosti
FTIP	Fuel Tank Ignition Prevention	prevence vznícení palivové nádrže
FTS	Fuel Tank Safety	bezpečnost při manipulaci s palivovou nádrží

GM	Guidance Material	poradenský materiál
HT	Hard Time	údržba v pevných intervalech
ICA	Instructions for Continuing Airworthiness	instrukce pro zachování letové způsobilosti
ILS	Instrument Landing System	system pro přesné přiblížení a přistání
IPC	Illustrated Parts Catalogue	ilustrovaný katalog dílů
ISO	International Standard Organization	Mezinárodní organizace pro standardizaci
KRE	Key Risk Element	klíčový rizikový prvek
LOPA	Layout of Passenger Accommodation	konfigurace kabiny pro pasažéry
LROPS	Long Range Operations	provoz na velké vzdálenosti
MAA	Military Airworthiness Authority	vojenská letecká autorita
MAML	Military Aircraft Maintenance Licence	průkaz způsobilosti pozemního leteckého personálu
MARC	Military Airworthiness Review Certificate	vojenské osvědčení o kontrole letové způsobilosti
MCOA	Military Certificate of Airworthiness	vojenské osvědčení o letové způsobilosti
(M)DOA	(Military) Design Organization Approval	schválení organizace k projektování (vojenské letecké techniky)
MEL	Minimum Equipment List	seznam minimálního vybavení
MO		Ministerstvo obrany
MOE	Maintenance Organization Exposition	výklad organizace k údržbě
MNPS	Minimum Navigation Performance Specification	specifikace minimální navigační výkonnosti
MPD	Maintenance Planning Document	dokument pro plánování údržby
MRB	Maintenance Review Board	výbor pro přezkoumání systému údržby
MRBR	Maintenance Review Board Report	zpráva výboru pro přezkoumání systému údržby
MSG	Maintenance Steering Group	řídící skupina údržby

MSTC	Military Supplemental Type Certificates	doplňkové typové osvědčení vojenské letecké techniky, uváděno také jako (M)STC nebo M(S)TC
MSTCH	Military Supplemental Type Certificate Holder	držitel doplňkového typového osvědčení vojenské letecké techniky, uváděno také jako M(S)TCH
MTC	Military Type certificate	typové osvědčení vojenské letecké techniky, uváděno také jako (M)TC
MTCH	Military Type Certificate Holder	držitel typového osvědčení vojenské letecké techniky, uváděno také jako (M)TCH
MTO	Maintenance Training Organization	schválená organizace pro výcvik údržby
NMAA	National Military Airworthiness Authority	národní vojenská letecká autorita (NVLA)
NVLA	National Military Airworthiness Authority (NMAA)	národní vojenská letecká autorita
OC	On Condition	system údržby podle stavu
OEM	Original Equipment Manufacturer	výrobce původního vybavení
P/N	Part Number	číslo dílu
pMS	participating Member State	zúčastněný členský stát
RCM	Reliability Centred Maintenance	údržba zaměřená na spolehlivost
RNAV	Area Navigation	prostorová navigace
RVSM	Reduced Vertical Separation Minimum	snížené minimum vertikálního rozstupu
S/N	Serial Number	výrobní číslo
SB	Service Bulletin	servisní bulletin
SL	Safe Life	bezpečná provozní doba
SRM	Structural Repair Manual	příručka pro opravy draku letadla
STC	Supplemental Type Certificate	doplňkové typové osvědčení
SSID	Supplemental Structural Inspection Document	příručka pro doplňkové kontroly draku letadla
STC	Supplemental Type Certificate	doplňkové typové osvědčení
TBO	Time Between Overhaul	provozní lhůta meziopravní

ČOS 174018
1. vydání

TC	Type Certificate	typové osvědčení
TCH	Type Certificate Holder	držitel typového osvědčení

**PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU
SHODY A PORADENSKÝ MATERIÁL**

SEKCE A

TECHNICKÉ POŽADAVKY

HLAVA A – VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

**ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE
AND GUIDANCE MATERIAL**

SECTION A

TECHNICAL REQUIREMENTS

SUBPART A – GENERAL

HLAVA B – ODPOVĚDNOST

GM1 M.A.201(a) Odpovědnost

1. V rámci ČOS 174008 (EMAR M) je vojenská organizace, která provozuje letadlo, chápána jako organizační struktura, která provozuje vojenská letadla a je odpovědná za zachování jejich letové způsobilosti.

2. Organizační struktura může být roj, letka, křídlo, velitelství nebo jiná organizace, jak stanoví zúčastněný členský stát (pMS).

GM2 M.A.201(a) Odpovědnost

„Odpovědnost“ jak je použita v bodě M.A.201 ČOS 174008 (EMAR M) zdůrazňuje, že tuto odpovědnost nelze přenést.

GM3 M.A.201(a) Odpovědnost

Má-li organizace, která provozuje letadlo, odpovědnost za zachování letové způsobilosti vojenských letadel, kterým bylo vydáno vojenské povolení k letu, musí být dodržovány národní vyhlášky/zákony/ předpisy vztahující se na tato letadla, doplněné podmínkami uvedenými v hlavě P ČOS 174005 (EMAR 21).

AMC M.A.201(d) Odpovědnost

„Kvalifikovanou osobou“ se v této souvislosti rozumí osoba, která absolvovala odpovídající výcvik pro příslušné úkoly předletové prohlídky podle normy popsané v pododstavci 3 bodu AMC M.A.301(a)1 tohoto ČOS.

AMC M.A.201(e) Odpovědnost

NENÍ K DISPOZICI.

AMC M.A.201(h) Odpovědnost

1. Odkaz na letadlo zahrnuje letadlové celky, které jsou, nebo mají být do letadla zastavěny.

2. Provádění činností spojených s pozemním odmrazováním a s ochranou proti námraze nevyžaduje schválení organizace k údržbě. Nicméně prohlídky potřebné ke zjištění, a v případě potřeby k odstranění, zbytků odmrazovací kapaliny a/nebo kapaliny pro ochranu proti námraze se za údržbu považují. Tyto prohlídky by měl provádět pouze řádně oprávněný personál.

SUBPART B – ACCOUNTABILITY

GM1 M.A.201(a) Responsibilities

1. Within the context of EMAR M, a military Operating Organisation is to be understood as a force structure that operates military aircraft and is responsible for their Continuing Airworthiness.

2. The force structure may be a Flight, Squadron, Wing, Command or other organisation as determined by the pMS.

GM2 M.A.201(a) Responsibilities

‘Accountability’ as used in EMAR M.A.201 stresses that this responsibility cannot be delegated.

GM3 M.A.201(a) Responsibilities

Where an Operating Organisation has responsibility for the Continuing Airworthiness of military aircraft that have been issued with a Military Permit to Fly, the national decrees/laws/regulations applicable to these aircraft are to be followed, supplemented by the conditions identified in EMAR 21 Subpart P.

AMC M.A.201(d) Responsibilities

‘Qualified person’ in this context means an individual who has received appropriate training for the relevant pre-flight inspection tasks to a standard as described in AMC EMAR M.A.301(a)1 subparagraph 3.

AMC M.A.201(e) Responsibilities

NOT APPLICABLE.

AMC M.A.201(h) Responsibilities

1. Reference to aircraft includes the components fitted to or intended to be fitted to the aircraft.

2. The performance of ground de-icing and anti-icing activities does not require a maintenance organisation approval. Nevertheless, inspections required to detect, and when necessary, eliminate de-icing and/or anti-icing fluid residues are considered maintenance. Such inspections should only be carried out by suitably authorised personnel.

3. Požadavek znamená, že CAMO odpovídá za určení, jaká údržba je požadována, kdy, kým a podle jaké normy musí být provedena, aby bylo zajištěno zachování letové způsobilosti provozovaného letadla.

4. CAMO by proto měla mít odpovídající znalosti o stavu konstrukce (údajích typového návrhu, příkazech k zachování letové způsobilosti (AD), omezeních letové způsobilosti z certifikačního programu, omezeních letové způsobilosti systému palivové nádrže včetně omezení řízení konfigurace kritického návrhu (CDCCL), modifikacích, opravách, provozním vybavení a požadované a provedené údržbě).

5. CAMO by měla zajistit odpovídající koordinaci mezi letovým provozem a údržbou tak, aby oba získali veškeré informace o stavu letadla, nezbytné k tomu, aby oba mohli řádně plnit své úkoly.

6. Tento požadavek neznamená, že organizace, která provozuje letadlo, sama provádí údržbu (to musí provádět schválená organizace údržby podle ČOS 174004 (EMAR 145) (AMO)), ale že organizace, která provozuje letadlo, nese odpovědnost za letovou způsobilost letadla, které provozuje, a měla by tedy být před zamýšleným letem přesvědčena, že byla řádně provedena veškerá požadovaná údržba.

7. Pokud není organizace, která provozuje letadlo, řádně schválena v souladu s ČOS 174004 (EMAR 145), CAMO by měla poskytnout jasný pracovní příkaz AMO. Skutečnost, že organizace, která provozuje letadlo, uzavřela smlouvu s / stanovila úkol AMO, by jí neměla bránit (nebo organizaci se kterou uzavřela smlouvu / které stanovila úkol řízením zachování letové způsobilosti letadel, která provozuje) v kontrole jakéhokoli aspektu práce, kterou byla pověřena, v zařízeních pro údržbu, pokud si to přeje, aby splnila svou odpovědnost za letovou způsobilost letadla.

AMC M.A.201(h)1 Odpovědnost

1. NENÍ K DISPOZICI.

2. Je-li organizace, která provozuje letadlo, sama schválena v souladu s hlavou G ČOS 174008 (EMAR M), toto schválení nebrání

3. The requirement means that the CAMO is responsible for determining what maintenance is required, when it has to be performed and by whom and to what standard, in order to ensure the continuing airworthiness of the aircraft being operated.

4. The CAMO should therefore have adequate knowledge of the design status (type design data, Airworthiness Directives (AD), airworthiness limitations from the certification programme, fuel tank system airworthiness limitations including Critical Design Configuration Control Limitations (CDCCL), modifications, repairs, operational equipment and, required and performed maintenance).

5. The CAMO should ensure adequate co-ordination between flight operations and maintenance to ensure that both will receive all information on the condition of the aircraft necessary to enable both to perform their tasks.

6. The requirement does not mean that an Operating Organisation itself performs the maintenance (this is to be done by an EMAR 145 Approved Maintenance Organisation (AMO)) but that the Operating Organisation carries the responsibility for the airworthy condition of aircraft it operates and thus should be satisfied before the intended flight that all required maintenance has been properly carried out.

7. When an Operating Organisation is not appropriately approved in accordance with EMAR 145, the CAMO should provide a clear work order to the EMAR 145 AMO. The fact that an Operating Organisation has contracted/tasked an EMAR 145 AMO should not prevent it (or the organisation it contracts/tasks to manage the continuing airworthiness of the aircraft it operates) from checking at the maintenance facilities on any aspect of the tasked work if it wishes to do so to satisfy its responsibility for the airworthiness of the aircraft.

AMC M.A.201(h)1 Responsibilities

1. NOT APPLICABLE

2. When the Operating Organisation itself is approved in accordance with EMAR M.A. Subpart G, the approval does not prevent the

organizaci, která provozuje letadlo, v uzavírání smluv / stanovování určitých úkolů řízení zachování letové způsobilosti odborně způsobilým organizacím. Tato činnost je považována za nedílnou součást schválení organizace, která provozuje letadlo, podle hlavy G sekce A ČOS 174008 (EMAR M). Regulační sledování je vykonáváno prostřednictvím schválení organizace, která provozuje letadlo, podle hlavy G sekce A ČOS 174008 (EMAR M). Prvky zachování letové způsobilosti ve smlouvách / dokumentech o stanovení úkolu by měly být přijatelné pro NVLA.

3. Provádění činností zachování letové způsobilosti je důležitou součástí odpovědnosti organizace, která provozuje letadlo, která zůstává odpovědná za vyhovující splnění bez ohledu na možné uzavřené smlouvy / stanovené úkoly.

4. NENÍ K DISPOZICI

5. Odpovědnost organizace, která provozuje letadlo, je absolutní, a tudíž je odpovědná za letovou způsobilost svých letadel. K výkonu této odpovědnosti by měla být organizace, která provozuje letadlo, přesvědčena, že činnosti, které smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem plní, splňují normy požadované podle hlavy G sekce A ČOS 174008 (EMAR M). Organizace, která provozuje letadlo, by proto řízení takových činností měla provádět:

(a) aktivním řízením prostřednictvím přímého zapojení; a/nebo

(b) schválením doporučení učiněných smluvní organizací / organizací se stanoveným úkolem.

6. Aby si organizace, která provozuje letadlo, zachovala konečnou odpovědnost, měla by CAMO omezit smluvní činnosti / stanovené úkoly na ty uvedené níže:

(a) analýzy a plánování příkazů k zachování letové způsobilosti;

(b) analýzy servisních bulletinů;

(c) plánování údržby;

(d) sledování spolehlivosti, sledování stavu motorů a další formy sledování stavu, jak bylo dohodnuto s NVLA;

Operating Organisation contracting/tasking certain continuing airworthiness management tasks to competent organisations. This activity is considered as an integral element of the Operating Organisation's EMAR M.A. Subpart G approval. The regulatory monitoring is exercised through the Operating Organisation's EMAR M.A. Subpart G approval. The continuing airworthiness elements of the contracts/tasking documents should be acceptable to the National Military Airworthiness Authority (NMAA).

3. The accomplishment of continuing airworthiness activities forms an important part of the Operating Organisation's responsibility with the Operating Organisation remaining accountable for satisfactory completion irrespective of any contract/tasking that may be established.

4. NOT APPLICABLE

5. The Operating Organisation is ultimately responsible and therefore accountable for the airworthiness of its aircraft. To exercise this responsibility the Operating Organisation should be satisfied that the actions taken by contracted/tasked organisations meet the standards required by EMAR M.A. Subpart G. The Operating Organisation's management of such activities should therefore be accomplished by:

(a) active control through direct involvement; and/or

(b) endorsing the recommendations made by the contracted/tasked organisation.

6. In order for the Operating Organisation to retain ultimate responsibility, the CAMO should limit contracted/tasked activities to those specified below:

(a) Airworthiness Directive analysis and planning;

(b) Service Bulletin analysis;

(c) planning of maintenance;

(d) reliability monitoring, engine health monitoring and other forms of health monitoring as agreed by the NMAA;

(e) vypracování a změny AMP;

(f) jakékoli další činnosti, které neomezují odpovědnost organizace, která provozuje letadlo, tak, jak bylo schváleno NVLA.

7. Řízení organizace, která provozuje letadlo, související s činnostmi řízení zachování letové způsobilosti plynoucími ze smlouvy / stanoveného úkolu by se mělo odrazit v související písemné smlouvě / stanovení úkolu a musí být v souladu se zásadami a postupy organizace, která provozuje letadlo, stanovenými v jejím výkladu organizace pro řízení zachování letové způsobilosti (CAME). Jsou-li tyto úkoly smluvně zadány / stanoveny, považuje se systém řízení zachování letové způsobilosti organizace, která provozuje letadlo, za rozšířený na smluvní organizaci / organizaci se stanoveným úkolem.

8. S výjimkou motorů a pomocných energetických jednotek by smlouva / stanovený úkol měl být obvykle omezen na jednu organizaci pro každý typ letadla pro jakoukoli kombinaci činností popsaných v příloze II k bodu AMC M.A.201 (h)1. Pokud jsou uzavřeny ujednání s více než jednou organizací, organizace, která provozuje letadlo, by měla předvést, že je zavedeno odpovídající koordinační řízení, a že v souvisejících smlouvách / stanovených úkolech jsou jasně stanoveny jednotlivé povinnosti.

9. Smlouvy / stanovené úkoly by neměly opravňovat smluvní organizaci / organizaci se stanoveným úkolem k dalšímu uzavírání smluv / stanovování prvků úkolů řízení zachování letové způsobilosti jiným organizacím.

10. CAMO by měla zajistit, aby veškeré nálezy, vyplývající ze sledování NVLA smluvních / úkolem stanovených činností řízení zachování letové způsobilosti, byly uzavřeny k přesvědčení NVLA. Toto ustanovení by mělo být zahrnuto do smlouvy / stanovení úkolu.

11. Smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem by měla souhlasit, že co nejdříve oznámí CAMO veškeré změny ovlivňující smlouvu / stanovený úkol. CAMO by měla následně informovat NVLA. Pokud tak neučiní, může to zrušit platnost uznání

(e) AMP development and amendments;

(f) any other activities which do not limit the Operating Organisation's responsibilities as agreed by the NMAA.

7. The Operating Organisation's management controls associated with contracted/tasking continuing airworthiness management activities should be reflected in the associated written contract/tasking and be in accordance with the Operating Organisation's policy and procedures defined in their Continuing Airworthiness Management Exposition (CAME). When such tasks are contracted/tasked the Operating Organisation's continuing airworthiness management system is considered to be extended to the contracted/tasked organisation.

8. With the exception of engines and auxiliary power units, contracts/tasking should normally be limited to one organisation per aircraft type for any combination of the activities described in Appendix II to AMC EMAR M.A.201(h)1. Where arrangements are made with more than one organisation the Operating Organisation should demonstrate that adequate co-ordination controls are in place and that the individual responsibilities are clearly defined in related contracts/tasking.

9. Contracts/taskings should not authorise the contracted/tasked organisation to further contract/task to other organisations elements of the continuing airworthiness management tasks.

10. The CAMO should ensure that any findings arising from the NMAA monitoring of the contracted/tasked continuing airworthiness management activities will be closed to the satisfaction of the NMAA. This provision should be included in the contract/tasking.

11. The contracted/tasked organisation should agree to notify the CAMO of any changes affecting the contract/tasking as soon as practicable. The CAMO should then inform the NMAA. Failure to do so may invalidate the NMAA acceptance of the

prvků smlouvy / stanoveného úkolu k řízení zachování letové způsobilosti NVLA.

12. Příloha II k bodu AMC M.A.201(h)1 poskytuje informace o uzavírání smluv / stanovování úkolů k provádění činností řízení zachování letové způsobilosti.

13. CAMO by měla uzavírat smlouvy / stanovovat úkoly pouze organizacím, které jsou uvedeny NVLA na formuláři 14 EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document).

GM M.A.201(h)2 Odpovědnost

1. Požadavek má umožnit následující tři alternativní možnosti:

(a) organizace, která provozuje letadlo, má být schválená v souladu s ČOS 174004 (EMAR 145) k provádění veškeré údržby jejích letadel a letadlových celků;

(b) organizace, která provozuje letadlo, má být schválená v souladu s ČOS 174004 (EMAR 145) k provádění některé údržby jejích letadel a letadlových celků. To, jako minimum, může být omezeno na traťovou údržbu, ale může být i výrazně více, ale stále méně než možnost (a);

(c) Organizace, která provozuje letadlo, neschválená v souladu s ČOS 174004 (EMAR 145) k provádění jakékoli údržby.

2. Organizace, která provozuje letadlo, může požádat o některou z těchto možností, ale bude na NVLA, aby určila, která možnost může být v každém konkrétním případě přijata.

2.1 NENÍ K DISPOZICI

2.2 NENÍ K DISPOZICI

2.3 NENÍ K DISPOZICI

2.4 NENÍ K DISPOZICI

AMC M.A.201(k) Odpovědnost

1. Pokud organizace, která provozuje letadlo, v souladu s bodem M.A.201(k) ČOS 174008 (EMAR M) uzavře smlouvu / stanoví úkol CAMO schválené podle hlavy G sekce A ČOS 174008 (EMAR M) pro provádění úkolů řízení zachování letové způsobilosti, by měla organizace, která provozuje letadlo, NVLA zaslat kopii ujednání, jakmile jej obě strany podepíší. Smluvní organizace / organizace se

continuing airworthiness management elements of the contract.

12. Appendix II to AMC EMAR M.A.201(h)1 provides information on the contracting/tasking of continuing airworthiness management activities.

13. The CAMO should only contract to organisations which are specified by the NMAA on the EMAR Form 14.

GM M.A.201(h)2 Responsibilities

1. The requirement is intended to provide for the possibility of the following three alternative options:

(a) an Operating Organisation to be approved in accordance with EMAR 145 to carry out all maintenance of its aircraft and components;

(b) an Operating Organisation to be approved in accordance with EMAR 145 to carry out some of the maintenance of its aircraft and components. This, at minimum, could be limited to line maintenance but may be considerably more but still short of option (a);

(c) An Operating Organisation not approved in accordance with EMAR 145 to carry out any maintenance.

2. An Operating Organisation may apply for any one of these options but it will be for the NMAA to determine which option may be accepted in each particular case.

2.1 NOT APPLICABLE

2.2 NOT APPLICABLE

2.3 NOT APPLICABLE

2.4 NOT APPLICABLE

AMC M.A.201(k) Responsibilities

1. When an Operating Organisation contracts/tasks an EMAR M.A. Subpart G CAMO in accordance with EMAR M.A.201(k) to carry out continuing airworthiness management tasks, a copy of the arrangement should be sent by the Operating Organisation to the NMAA once it has been signed by both parties. The contracted/tasked organisation is considered to perform the

stanoveným úkolem se považuje za nedílnou součást systému zachování letové způsobilosti organizace, která provozuje letadlo, plní úkoly řízení zachování letové způsobilosti.

2. Ujednání by mělo být vypracováno s ohledem na požadavky ČOS 174008 (EMAR M) a mělo by určit povinnosti podepisujících osob v souvislosti s řízením zachování letové způsobilosti letadla.

3. Ujednání by mělo obsahovat alespoň:

- poznávací značku letadla (letadel); a
- typ/model/řadu letadla (letadel); a
- výrobní číslo letadla (letadel); a
- organizaci, která provozuje letadlo (letadla), včetně adresy; a
- údaje o CAMO schválené podle hlavy G sekce A ČOS 174008 (EMAR M), včetně adresy.

4. V ujednání by mělo být uvedeno:

„Organizace, která provozuje letadlo, pověřuje CAMO řízením zachování letové způsobilosti letadla, vypracováním AMP, který musí být schválen NVLA (je-li to použitelné), a organizací údržby letadla v souladu s AMP v AMO.

Podle platného ujednání se obě podepisující osoby zavazují dodržovat příslušné povinnosti vyplývající z tohoto ujednání.

Organizace, která provozuje letadlo, podle svého nejlepšího přesvědčení osvědčuje, že veškeré informace poskytnuté CAMO týkající se zachování letové způsobilosti letadla jsou a budou přesné a že letadlo nebude změněno bez předchozího schválení CAMO.

V případě jakéhokoli rozporu s tímto ujednáním ze strany kteréhokoli z podepisujících, stane se toto neplatným. V takovém případě si organizace, která provozuje letadlo, ponechá plnou odpovědnost za každý úkol související se zachováním letové způsobilosti letadla a musí co nejdříve informovat NVLA.

continuing airworthiness management tasks as an integral part of the Operating Organisation's continuing airworthiness system.

2. The arrangement should be developed taking into account the requirements of EMAR M and should define the obligations of the signatories in relation to the management of the continuing airworthiness of the aircraft.

3. The arrangement should contain as a minimum the:

- aircraft registration(s); and
- aircraft type/model/series; and
- aircraft serial number(s); and
- aircraft Operating Organisation including the address; and,
- EMAR M.A. Subpart G CAMO details including the address.

4. The arrangement should state the following:

“The Operating Organisation entrusts to the CAMO the management of the continuing airworthiness of the aircraft, the development of an Aircraft Maintenance Programme that shall be approved by the NMAA (if applicable), and the organisation of the maintenance of the aircraft according to the Aircraft Maintenance Programme in an EMAR 145 Approved Maintenance Organisation.

According to the present arrangement, both signatories undertake to follow the respective obligations of this arrangement.

The Operating Organisation certifies, to the best of their belief that all the information given to the CAMO concerning the continuing airworthiness of the aircraft is and will be accurate and that the aircraft will not be altered without prior approval of the CAMO.

In case of any non-conformity with this arrangement, by either of the signatories, it will become invalid. In such a case, the Operating Organisation will retain full responsibility for every task linked to the continuing airworthiness of the aircraft and the Operating Organisation shall inform the NMAA as soon as possible.”

5. Pokud organizace, která provozuje letadlo, uzavře smlouvu s CAMO v souladu s bodem M.A.201(k) ČOS 174008 (EMAR M), měly by být minimální povinnosti každé strany sdíleny takto:

5.1. Povinnosti CAMO:

1. mít typ (typy) letadla v rozsahu schválení;
2. dodržovat podmínky pro zachování letové způsobilosti letadla v souladu s bodem M.A.708 ČOS 174008 (EMAR M);
3. NENÍ K DISPOZICI;
4. NENÍ K DISPOZICI;
5. informovat NVLA kdykoli není letadlo organizací, která provozuje letadlo, předvedeno AMO, jak je požadováno CAMO;
6. informovat NVLA kdykoli tato platné ujednání nebylo dodrženo;
7. v případě potřeby provést kontrolu letové způsobilosti letadla a vydat vojenské osvědčení o kontrole letové způsobilosti (MARC) nebo doporučení NVLA;
8. do 10 dnů zaslat kopii jakéhokoli vydaného nebo prodlouženého MARC NVLA;
9. podat všechna příslušná povinná hlášení událostí;
10. informovat NVLA kdykoli je toto platné ujednání ukončeno jednou ze stran.

5.2. Povinnosti organizace, která provozuje letadlo:

1. NENÍ K DISPOZICI;
2. NENÍ K DISPOZICI;
3. předvést letadlo AMO, dohodnuté s CAMO, v řádné lhůtě určené požadavkem CAMO;
4. nemodifikovat letadlo bez předchozí konzultace s CAMO;
5. NENÍ K DISPOZICI;
6. nahlásit CAMO prostřednictvím letadlové knihy všechny závady zjištěné během provozu;
7. informovat NVLA kdykoli je toto platné ujednání vypovězeno kteroukoli stranou;

5. When an Operating Organisation contracts a CAMO in accordance with EMAR M.A.201(k) the minimum obligations of each party should be shared as follows:

5.1. Obligations of the CAMO:

1. have the aircraft type(s) in the scope of its approval;
2. respect the conditions to maintain the continuing airworthiness of the aircraft in accordance with EMAR M.A.708;
3. NOT APPLICABLE;
4. NOT APPLICABLE;
5. inform the NMAA whenever the aircraft is not presented to the EMAR 145 AMO(s) by the Operating Organisation as requested by the CAMO;
6. inform the NMAA whenever the present arrangement has not been respected;
7. if applicable, carry out the airworthiness review of the aircraft when necessary and issue the Military Airworthiness Review Certificate (MARC) or the recommendation to the NMAA;

8. send within 10 days a copy of any MARC issued or extended, to the NMAA;

9. carry out all applicable mandated occurrence reporting;

10. inform the NMAA whenever the present arrangement is terminated by either party.

5.2. Obligations of the Operating Organisation:

1. NOT APPLICABLE;

2. NOT APPLICABLE;

3. present the aircraft to the EMAR 145 AMO agreed with the CAMO at the due time designated by the CAMO's request;

4. not modify the aircraft without first consulting the CAMO;

5. NOT APPLICABLE;

6. report to the CAMO through the aircraft technical log all defects found during operations;

7. inform the NMAA whenever the present arrangement is denounced by either party;

8. informovat NVLA a CAMO, kdykoli letadlo již není provozováno organizací, která provozuje letadlo;

9. podat všechna příslušná povinná hlášení událostí;

10. pravidelně informovat CAMO o letových hodinách letadla a o všech dalších provozních údajích, jak bylo dohodnuto s CAMO;

11. NENÍ K DISPOZICI;

12. NENÍ K DISPOZICI.

6. Smluvní CAMO / CAMO se stanoveným úkolem by měla být schválena v souladu s hlavou G sekce A ČOS 174008 (EMAR M). Toto schválení ale nebrání CAMO v uzavírání smluv / stanovování úkolů k provádění některých úkolů řízení zachování letové způsobilosti jiným odborně způsobilým organizacím. Tato činnost je považována za nedílnou součást schválení CAMO podle hlavy G sekce A ČOS 174008 (EMAR M). Regulační sledování je vykonáváno prostřednictvím schválení CAMO podle hlavy G sekce A ČOS 174008 (EMAR M). Smlouvy / stanovené úkoly by měly být přijatelné pro NVLA. Smlouvy / stanovené úkoly by neměly opravňovat smluvní organizaci / organizaci se stanoveným úkolem k dalšímu uzavírání smluv / stanovování úkolů prvků řízení zachování letové způsobilosti jiným organizacím. Příloha II k bodu AMC M.A.201(h)1 poskytuje informace o uzavírání smluv / stanovování úkolů řízení zachování letové způsobilosti.

AMC M.A.202(a) Hlášení událostí

Organizace, které provozují letadla, by měly zajistit, aby (M)TCH obdržel odpovídající hlášení o událostech pro daný typ letadla tak, aby mohl (M)TCH plnit své povinnosti podle ČOS 174005 (EMAR 21).

Měla by být navázána kooperace s (M)TCH tak, aby bylo možné určit, zda zveřejněné nebo navrhované servisní informace problém vyřeší, nebo aby bylo dosaženo řešení konkrétního problému.

Schválená CAMO by měla přidělit odpovědnost za koordinaci činností týkajících se událostí letové způsobilosti a za zahájení dalších nezbytných vyšetřování a následných činností kvalifikované osobě s jasně určeným

8. inform the NMAA and the CAMO whenever the aircraft is no longer operated by the Operating Organisation;

9. carry out all applicable mandated occurrence reporting;

10. inform on a regular basis the CAMO about the aircraft flying hours and any other utilisation data, as agreed with the CAMO;

11. NOT APPLICABLE;

12. NOT APPLICABLE.

6. The contracted/tasked CAMO should be approved in accordance with EMAR M.A. Subpart G. However, this approval does not prevent the CAMO contracting/tasking certain continuing airworthiness management tasks to other competent organisations. This activity is considered as an integral element of the CAMO's EMAR M.A. Subpart G approval. The regulatory monitoring is exercised through the CAMO's EMAR M.A. Subpart G approval. The contracts/tasks should be acceptable to the NMAA. Contracts/taskings should not authorise the contracted/tasked organisation to further contract/task to other organisations elements of the continuing airworthiness management tasks. Appendix II to AMC EMAR M.A.201(h)1 provides information on the contracting/tasking of continuing airworthiness management.

AMC M.A.202(a) Occurrence reporting

Operating Organisations should ensure that the (Military) Type Certificate (M)TC holder receives adequate reports of occurrences for that aircraft type, to enable the (M)TC holder to fulfil its EMAR 21 obligations.

Liaison with the (M)TC holder should be established to determine whether published or proposed service information will resolve the problem or to obtain a solution to a particular problem.

An approved CAMO should assign responsibility for co-ordinating action on airworthiness occurrences and for initiating any necessary further investigation and follow-up activity to a qualified person with

oprávněním a statusem.

„Kvalifikovanou osobou“ se v této souvislosti rozumí osoba, která absolvovala příslušný výcvik a má odpovídající zkušenosti s řízením událostí letové způsobilosti podrobně popsanych v bodě M.A.202 ČOS 174008 (EMAR M). V případě smluvní CAMO / CAMO se stanoveným úkolem je nezbytná úzká koordinace mezi CAMO a organizací, která provozuje letadlo, tak, aby bylo možné stanovit příslušný výcvik a odpovídající zkušenosti a zajistit, aby tato osoba byla v CAMO úředně evidována.

„Ohrožením bezpečnosti letu“ se rozumí jakýkoli případ, kdy nelze zajistit bezpečný provoz nebo který by mohl vést k nebezpečnému stavu. Obvykle zahrnuje mimo jiné výrazné praskliny, deformace, korozi nebo poruchu primární konstrukce, jakékoli známky popálení, elektrického oblouku, výrazného úniku hydraulické kapaliny nebo paliva a poruchu jakéhokoli nouzového nebo celkového systému. Za riziko pro bezpečnost letu se rovněž považuje příkaz k zachování letové způsobilosti, který není proveden ve stanoveném termínu.

AMC M.A.202(b) Hlášení událostí

1. Cílem hlášení událostí je identifikovat činitele přispívající k mimořádným událostem a vytvořit systém odolný vůči podobným chybám.
2. Systém hlášení událostí by měl umožnit a podporovat dobrovolné a nic nezatajující hlášení veškerých (možných) událostí týkajících se bezpečnosti. To by mělo být usnadněno zavedením tzv. „spravedlivého posuzování“. CAMO by měla zajistit, aby pracovníci nebyli za ohlašování nebo spolupráci při vyšetřování událostí nepatřičně trestáni.
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.

clearly defined authority and status.

‘Qualified person’ in this context means an individual who has received appropriate training and has relevant experience in the management of airworthiness occurrences detailed in EMAR M.A.202. In the case of a contracted/tasked CAMO, close coordination between the CAMO and the Operating Organisation is needed to define the appropriate training and relevant experience and to ensure that such person is officially on record at the CAMO.

‘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 Airworthiness Directive overdue for compliance is also considered a hazard to flight safety.

AMC M.A.202(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 CAMO should ensure 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 reporters, both on an individual and more general basis, is important to ensure their continued support for the scheme.

AMC M.A.202(c) Hlášení událostí

Hlášení událostí by mělo být formou a způsobem stanoveným NVLA, s ohledem na důvěrné/utajované informace.

GM M.A.202(c) Hlášení událostí

Každé hlášení by mělo obsahovat alespoň tyto informace:

- (a) Název CAMO a číslo schválení; a
- (b) Informace nezbytné k identifikaci předmětného letadla a/nebo letadlového celku; a
- (c) Datum a čas související s jakýmkoli omezením provozní doby nebo generální opravy z hlediska letových hodin / letových cyklů / přistání atd., podle potřeby; a
- (d) Podrobnosti o stavu vyžadovaném podle bodu M.A.202(b) ČOS 174008 (EMAR M); a
- (e) Jakékoli další související informace zjištěné během hodnocení nebo nápravy stavu.

AMC M.A.202(c) Occurrence reporting

Occurrence reporting should be in a form and manner as defined by the NMAA, taking into account any confidential/classified information.

GM M.A.202(c) Occurrence reporting

Each report should contain at least the following information:

- (a) CAMO name and approval reference; and
- (b) Information necessary to identify the subject aircraft and / or component; and
- (c) Date and time relative to any life or overhaul limitation in terms of flying hours/cycles/landings etc. as appropriate; and
- (d) Details of the condition as required by EMAR M.A.202(c); and
- (e) Any other relevant information found during the evaluation or rectification of the condition.

HLAVA C – ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

AMC M.A.301(a)1 Úkoly zachování letové způsobilosti

1. Pokud jde o předletovou prohlídku, má se za to, že se tím rozumí všechna opatření nezbytná k zajištění způsobilosti letadla k zamýšlenému letu. To by mělo zahrnovat, ale není omezeno pouze na:

(a) prohlídku stavu letadla, jeho nouzového vybavení a veškerých podvěsů/zbraní občůzkou, zejména zjevných známek opotřebením, poškození nebo úniku. Navíc by měla být zkontrolována přítomnost veškerého požadovaného vybavení, včetně nouzového vybavení, a měla by být zkontrolována bezpečnost upevnění všech podvěsů/zbraní, které jsou na letadle;

(b) kontrolu systému záznamů o zachování letové způsobilosti letadla nebo případně letadlové knihy, aby bylo zajištěno, že zamýšlený let nebude nepříznivě ovlivněn žádnými nevyřešenými odloženými závadami a že žádné požadované opatření údržby uvedené v prohlášení o údržbě nemá propadlou platnost nebo že k takové situaci nedojde během letu;

(c) kontrolu, že kapaliny, plyny atd. plněné před letem mají správnou specifikaci, nejsou kontaminovány a jsou správně zaznamenány;

(d) kontrolu, zda jsou bezpečně uzavřeny všechny kryty a dveře;

(e) kontrolu odstranění zajišťovacích prvků na řídicích plochách a přistávacím zařízení, krytů pitot-statického systému, zádržných zařízení a záslepek motorů/otvorů;

(f) kontrolu, že všechny vnější povrchy letadla a motory jsou bez ledu, sněhu, písku, prachu atd., a posouzení, že v důsledku meteorologických podmínek a dříve použitých kapalin pro odmrazování / ochranu proti námraze, nejsou na povrchu žádné zbytky kapalin, které by mohly ohrozit bezpečnost letu. Alternativně k tomuto posouzení před letem, pokud to typ letadla a povaha provozu dovolí, může být hromadění reziduí kontrolováno prostřednictvím prohlídek/čištění pravidelné údržby uvedených v AMP;

SUBPART C – CONTINUING AIRWORTHINESS

AMC M.A.301(a)1 Continuing airworthiness tasks

1. With regard to the pre-flight inspection it is intended to mean all of the actions necessary to ensure that the aircraft is fit to make the intended flight. These should typically include but are not necessarily limited to:

(a) a walk-around type inspection of the aircraft, its emergency equipment and any stores/weapons carried for condition including, in particular, any obvious signs of wear, damage or leakage. In addition, the presence of all required equipment, including emergency equipment, should be established and the security of attachment of any stores/weapons carried should be checked;

(b) an inspection of the aircraft continuing airworthiness record system or the aircraft technical log as applicable to ensure that the intended flight is not adversely affected by any outstanding deferred defects and that no required maintenance action shown in the maintenance statement is overdue or will become due during the flight;

(c) a control, that consumable fluids, gases etc. uplifted prior to flight are of the correct specification, free from contamination, and correctly recorded;

(d) a control that all doors are securely fastened;

(e) a control that control surface and landing gear locks, pitot/static covers, restraint devices and engine/aperture blanks have been removed;

(f) a control that all the aircraft's external surfaces and engines are free from ice, snow, sand, dust etc. and an assessment to confirm that, as the result of meteorological conditions and de-icing/anti-icing fluids having been previously applied on it, there are no fluid residues that could endanger flight safety. Alternatively to this pre-flight assessment, when the type of aircraft and nature of operations allow for it, the build-up of residues may be controlled through scheduled maintenance inspections/cleanings identified

(g) odstranění zajišťovacích/bezpečnostních kolíků, pokud jsou použity.

2. Úkoly, jako je doplnění oleje a hydraulické kapaliny a nahuštění pneumatik, lze považovat za součást předletové prohlídky. Související instrukce pro předletovou prohlídku by měly zahrnovat postupy nezbytné k rozhodnutí, zda nutné doplnění kapalin nebo nahuštění pneumatik vyplývá z abnormální spotřeby / nadměrného úniku, a tím případně vyžaduje dodatečné činnosti údržby ze strany AMO nebo případně osvědčujícího personálu.

3. Organizace, která provozuje letadlo, by měla podle potřeby zveřejnit pokyny pro technický, létající a další personál provádějící úkoly předletové prohlídky, které stanoví jejich odpovědnost za tyto činnosti. NVLA by mělo být předvedeno, že personál provádějící předletovou prohlídku absolvoval příslušný výcvik pro odpovídající úkoly předletové prohlídky. Výcvikový standard pro personál provádějící předletovou prohlídku by měl být popsán v CAME.

AMC M.A.301(a)2 Úkoly zachování letové způsobilosti

CAMO by měla mít systém, který zajistí, aby všechny závady ovlivňující bezpečný provoz letadla byly odstraněny v rámci omezení předepsaných schváleným MEL nebo CDL nebo rovnocenným národním dokumentem. Toto odstranění závad nelze odkládat, pokud s tím nesouhlasila CAMO a není to v souladu s postupem schváleným NVLA.

Měl by být zaveden systém hodnocení, který by podpořil zachování letové způsobilosti letadla a poskytoval průběžnou analýzu účinnosti používaného systému řízení závad CAMO.

Systém by měl zajistit pro:

(a) důležité mimořádné události a závady: sledování mimořádných událostí a závad, které se vyskytly za letu a závad zjištěných během údržby, zdůraznění všech událostí, které se zdají být důležité samy o sobě.

(b) opakující se mimořádné události a závady: průběžné sledování závad vyskytujících se za

in the AMP;

(g) removal of safety/arming pins if applicable.

2. Tasks such as oil and hydraulic fluid uplift and tyre inflation may be considered as part of the pre-flight inspection. The related pre-flight inspection instructions should address the procedures to be taken to determine whether the necessary fluid uplift or tyre inflation results from an abnormal consumption / excessive leakage, thereby possibly requiring additional maintenance action by the AMO or certifying staff as appropriate.

3. Operating Organisations should publish guidance to maintenance, flight and any other personnel performing pre-flight inspection tasks, as appropriate, defining their responsibilities for these actions. It should be demonstrated to the NMAA that pre-flight inspection personnel have received appropriate training for the relevant pre-flight inspection tasks. The training standard for personnel performing the pre-flight inspection should be described in the CAME.

AMC M.A.301(a)2 Continuing airworthiness tasks

The CAMO should have a system to ensure that all defects affecting the safe operation of the aircraft are rectified within the limits prescribed by the approved Minimum Equipment List (MEL) or Configuration Deviation List (CDL) or national equivalents. Such defect rectification cannot be postponed unless agreed by the CAMO and in accordance with a procedure approved by the NMAA.

A system of assessment should be established to support the continuing airworthiness of the aircraft and to provide a continuous analysis of the effectiveness of the CAMO's defect control system in use.

The system should provide for:

(a) significant incidents and defects: monitor incidents and defects that have occurred in flight and defects found during maintenance, highlighting any that appear significant in their own right.

(b) repetitive incidents and defects: monitor on a continuous basis defects occurring in flight

letu a závad zjištěných během údržby, zdůraznění všech, které se opakují.

(c) odložené a přenesené závady: průběžné sledování odložených a přenesených závad. Odložené závady jsou definovány jako závady nahlášené v provozu, které jsou odloženy pro pozdější odstranění. Přenesené závady jsou definovány jako závady vzniklé během údržby, které jsou předány k odstranění při pozdější údržbě.

(d) neplánovaná vyjmutí a výkonnost systému: analyzování neplánovaných vyjmutí letadlových celků a výkonnosti letadlových systémů pro využití jako části účinnosti AMP.

Při odložení nebo přenesení závady by se měl zvážit kumulativní účinek řady odložených nebo přenesených závad vyskytujících se na stejném letadle a veškerá omezení obsažená v MEL/CDL nebo v rovnocenných národních dokumentech. Pilotovi / letové posádce by měly být oznámeny odložené závady před jejich předletovou prohlídkou letadla.

AMC M.A.301(a)3 Úkoly zachování letové způsobilosti

CAMO by měla mít systém, který zajistí, aby všechny kontroly údržby letadel byly prováděny v lhůtách stanovených AMP a aby v případě, že kontrolu údržby nelze provést v požadované časové lhůtě, bylo její odložení povoleno v souladu s postupem dohodnutým s NVLA.

AMC M.A.301(a)4 Úkoly zachování letové způsobilosti

CAMO by měla mít systém pro analýzu účinnosti AMP, pokud jde o náhradní díly, zjištěné závady, nesprávné činnosti a poškození, a pro odpovídající změnu AMP.

AMC M.A.301(a)5 Úkoly zachování letové způsobilosti

Provozní příkazy s dopadem na zachování letové způsobilosti zahrnují provozní předpisy, jako je ETOPS, LROPS, RVSM, MNPS, AWOPS, RNAV atd.

and defects found during maintenance, highlighting any that are repetitive.

(c) deferred and carried forward defects: monitor on a continuous basis deferred and carried forward defects. Deferred defects are defined as those defects reported in operational service which are deferred for later rectification. Carried forward defects are defined as those defects arising during maintenance which are carried forward for rectification at a later maintenance input.

(d) unscheduled removals and system performance: analyse unscheduled component removals and the performance of aircraft systems for use as part of the AMP efficiency.

When deferring or carrying forward a defect, the cumulative effect of a number of deferred or carried forward defects occurring on the same aircraft and any restrictions contained in the MEL/CDL or national equivalents should be considered. Deferred defects should be made known to the pilot/flight crew prior to their pre-flight inspection of the aircraft.

AMC M.A.301(a)3 Continuing airworthiness tasks

The CAMO should have a system to ensure that all aircraft maintenance checks are performed within the limits prescribed by the AMP and that, whenever a maintenance check cannot be performed within the required time limit, its postponement is allowed in accordance with a procedure agreed by the NMAA.

AMC M.A.301(a)4 Continuing airworthiness tasks

The CAMO should have a system to analyse the effectiveness of the AMP, with regard to spares, established defects, malfunctions and damage, and to amend the AMP accordingly.

AMC M.A.301(a)5 Continuing airworthiness tasks

Operational directives with a continuing airworthiness impact include operating rules such as Extended Twin-engine Operations (ETOPS) / Long Range Operations (LROPS), Reduced Vertical Separation Minima (RVSM), Minimum Navigation Performance Specification (MNPS), All Weather

Všechny ostatní požadavky na zachování letové způsobilosti, které jsou podle NVLA povinné, zahrnují požadavky týkající se (M)TC jako jsou: CMR, součásti s omezenou provozní dobou pro certifikaci, omezení letové způsobilosti podle typové certifikační základny letadla, omezení letové způsobilosti systému palivových nádrží včetně CDCCL atd.

AMC M.A.301(a)7 Úkoly zachování letové způsobilosti

CAMO řídící zachování letové způsobilosti letadla by měla zavést zásady, podle kterých jsou posuzovány nepovinné informace související s letovou způsobilostí letadla, a pracovat v souladu s nimi. Nepovinné informace zahrnují servisní bulletiny (nebo rovnocenné národní dokumenty), servisní dopisy a další informace, které jsou pro letadlo a jeho letadlové celky vydávány organizací k projektování uznanou NVLA, nebo výrobcem nebo NVLA.

AMC M.A.302 Program údržby letadla (AMP) (*)

1. Výraz „Program údržby letadla (AMP)“ by měl zahrnovat úkoly plánované údržby, související postupy údržby a standardní postupy údržby. Termín „plán údržby“ by měl zahrnovat pouze úkoly plánované údržby.

2. Letadlo by mělo být, v daném okamžiku, udržováno pouze podle jednoho schváleného AMP. Pokud si organizace, která provozuje letadlo, přeje změnit AMP na jiný, může být nutné provést prohlídku nebo kontrolu tak, aby bylo možno změnu provést.

3. Podrobnosti AMP by měly být přezkoumány nejméně jednou ročně. Při každoročním přezkumu AMP je nutné vzít v úvahu přinejmenším revize dokumentů, které ovlivňují základy AMP. Použitelné povinné požadavky shody s ČOS 174005 (EMAR 21) by měly být co nejdříve zavedeny do AMP.

4. AMP by měl obsahovat předmluvu, která

Operations (AWOPS), Area Navigation (RNAV), etc.

Any other continued airworthiness requirement made mandatory by the NMAA includes (M)TC related requirements such as: Certification Maintenance Requirements (CMR), certification life limited parts, airworthiness limitations from the aircraft type-certification basis, fuel tank system airworthiness limitations including Critical Design Configuration Control Limitations (CDCCL), etc.

AMC M.A.301(a)7 Continuing airworthiness tasks

A CAMO managing the continuing airworthiness of the aircraft should establish and work according to a policy, which assesses non-mandatory information related to the airworthiness of the aircraft. Non-mandatory information includes Service Bulletins (or national equivalent), service letters and other information that is produced for the aircraft and its components by a design organisation accepted by the NMAA, or the manufacturer or the NMAA.

AMC M.A.302 Aircraft Maintenance Programme (*) (AMP)

1. The term 'Aircraft Maintenance Programme (AMP)' is intended to include scheduled maintenance tasks, their associated maintenance procedures and standard maintenance practices. The term "maintenance schedule" is intended to embrace the scheduled maintenance tasks alone.

2. The aircraft should only be maintained to one approved AMP at a given point in time. Where an Operating Organisation wishes to change from one AMP to another, a transfer check or inspection may need to be performed in order to implement the change.

3. The AMP details should be reviewed at least annually. As a minimum, revisions of documents affecting the AMP basis need to be considered for inclusion in the AMP during the annual review. Applicable mandatory requirements for compliance with EMAR 21 should be incorporated into the AMP as soon as possible.

4. The AMP should contain a preface which

stanovuje obsah AMP, používané normy prohlídek, povolené odchylky četnosti úkolů a tam, kde je to použitelné, jakýkoli postup řízení vývoje stanovených intervalů kontrol nebo prohlídek.

Příloha I k bodu AMC M.A.302 a AMC M.B.301 (b) poskytuje podrobné informace o obsahu AMP.

5. Opakující se úkoly údržby odvozené z modifikací a oprav by měly být zavedeny do AMP.

* viz Příloha I k bodu AMC M.A.302 a AMC M.B.301 (b).

AMC M.A.302(a) Program údržby letadla (AMP)

Přesunuto do bodu GM M.A.302(a).

GM M.A.302(a) Program údržby letadla (AMP)

AMP se může vztahovat na několik poznávacích značek letadel, pokud jasně identifikuje účinnost úkolů a postupů, které nejsou použitelné pro všechny uvedené poznávací značky.

AMC M.A.302(d) Program údržby letadla (AMP)

1. AMP organizace, která provozuje letadlo, by měl být obvykle založen na zprávě MRB nebo tam, kde je to použitelné, rovnocenné zprávě, MPD, příslušných kapitolách příručky pro údržbu nebo jakýchkoli jiných údajích o údržbě, které obsahují informace o plánování. AMP organizace, která provozuje letadlo, by měl navíc zohlednit také veškeré údaje o údržbě, které obsahují informace o plánování letadlových celků.

2. Instrukce vydané NVLA mohou zahrnovat všechny typy instrukcí od konkrétního úkolu pro konkrétní letadlo po celkové doporučené plány údržby pro určité typy letadel, které mohou být přímo použity organizací, která provozuje letadlo. Tyto instrukce může NVLA vydat v následujících případech:

- není-li k dispozici zvláštní doporučení (M)TCH;

will define the AMP contents, the inspection standards to be applied, permitted variations to task frequencies and, where applicable, any procedure to manage the evolution of established check or inspection intervals.

Appendix I to AMC EMAR M.A.302 and AMC EMAR M.B.301(b) provides detailed information on the contents of an AMP.

5. Repetitive maintenance tasks derived from modifications and repairs should be incorporated into the AMP.

* see Appendix I to AMC EMAR M.A.302 and AMC EMAR M.B.301(b).

AMC M.A.302(a) Aircraft Maintenance Programme (AMP)

Moved to GM M.A.302(a).

GM M.A.302(a) Aircraft Maintenance Programme (AMP)

An AMP may indicate that it applies to several aircraft registration numbers as long as the AMP clearly identifies the effectivity of the tasks and procedures that are not applicable to all of the listed registration numbers.

AMC M.A.302(d) Aircraft Maintenance Programme (AMP)

1. An Operating Organisation's AMP should normally be based upon the Maintenance Review Board (MRB) report or equivalent report where applicable, the Maintenance Planning Document (MPD), the relevant chapters of the maintenance manual or any other maintenance data containing information on scheduling. Furthermore, an Operating Organisation's AMP should also take into account any maintenance data containing information on scheduling for components.

2. Instructions issued by the NMAA can encompass all types of instructions from a specific task for a particular aircraft to complete recommended maintenance schedules for certain aircraft types that can be used by the Operating Organisation directly. These instructions may be issued by the NMAA in the following cases:

- in the absence of specific recommendations of the (Military) Type Certificate Holder;

- pro poskytnutí alternativních instrukcí k instrukcím popsáním v odstavci 1 výše, s cílem poskytnutí pružnosti organizaci, která provozuje letadlo.
3. Pokud byl typ letadla podroben postupu MRBR, měl by být počáteční AMP obvykle založen na MRBR.
 4. Je-li letadlo udržováno v souladu s AMP založeném na postupu MRBR, měl by být jakýkoli související program pro průběžný dohled nad spolehlivostí nebo sledování stavu letadla považován za součást AMP.
 5. AMP pro typy letadel, na něž se vztahuje postup MRBR, by měl obsahovat identifikační křížový odkaz na úkoly MRBR, aby bylo vždy možné tyto úkoly uvést do vztahu s aktuálním AMP. To nebrání tomu, aby byl AMP vypracováván na základě zkušeností z provozu i nad rámec doporučení MRBR, ale měl by ukázat vztah k těmto doporučením.
 6. Některé AMP, které nebyly vypracovány z procesu MRB, využívají programy spolehlivosti. Tyto programy spolehlivosti by měly být považovány za součást AMP.
 7. Alternativní a/nebo doplňkové instrukce k těm stanoveným v bodech M.A.302 (d)1 a (2) ČOS 174008 (EMAR M), které navrhla organizace, která provozuje letadlo, mohou zahrnovat mimo jiné tyto instrukce:
 - Prodloužení intervalu pro určité úkoly na základě údajů o spolehlivosti nebo jiných podpůrných informací. Příloha I doporučuje, aby AMP obsahoval odpovídající postupy prodloužení. Prodloužení periodicity těchto úkolů je přímo schváleno NVLA, včetně ALI (položek omezení letové způsobilosti).
 - Zkrácené intervaly oproti těm, které navrhuje (M)TCH v důsledku údajů o spolehlivosti nebo z důvodu náročnějšího provozního prostředí.
 - Další úkoly podle uvážení organizace, která provozuje letadlo.
 8. Údaje z „vyhodnocení provozu“ od jiných vojenských organizací, které provozují stejný
- to provide alternative instructions to those described in the subparagraph 1 above, with the objective of providing flexibility to the Operating Organisation.
3. Where an aircraft type has been subjected to the MRB report process, the initial AMP should normally be based upon the MRB report.
 4. Where an aircraft is maintained in accordance with an AMP based upon the MRB report process, any associated programme for the continuous surveillance of the reliability, or health monitoring of the aircraft should be considered as part of the AMP.
 5. AMPs for aircraft types subjected to the MRB report process should contain identification cross reference to the MRB report tasks such that it is always possible to relate such tasks to the current AMP. This does not prevent the AMP from being developed in the light of service experience to beyond the MRB report recommendations but will show the relationship to such recommendations.
 6. Some AMPs, not developed from the MRB process, utilise reliability programmes. Such reliability programmes should be considered as a part of the AMP.
 7. Alternative and/or additional instructions to those defined in EMAR M.A.302(d)1 and (2), proposed by the Operating Organisation, may include but are not limited to the following:
 - Extension of the interval for certain tasks based on reliability data or other supporting information. Appendix I recommends that the AMP contains the corresponding extension procedures. The extension in periodicity of these tasks is directly approved by the NMAA, including ALIs (Airworthiness Limitation Items).
 - Reduced intervals from those proposed by the (M)TCH as a result of the reliability data or because of a more stringent operational environment.
 - Additional tasks at the discretion of the Operating Organisation.
 8. 'Field Evaluation' data from other military Operating Organisations using the same

typ letadla podobným způsobem, mohou být použity k vypracování počátečního AMP. Pokud však bylo letadlo pořízeno ze zahraničí, mohou bezpečnostní omezení nebo jiná vnitrostátně uložená omezení vést k tomu, že pro podporu AMP nebude k dispozici dostatek údajů. V těchto případech by organizace, která provozuje letadlo, měla NVLA odůvodnit, že dostupné údaje jsou dostatečné k tomu, aby snížily veškerá rizika na co nejnižší rozumně proveditelnou úroveň (ALARP).

GM M.A.302(f) Program údržby letadla (AMP)

1. NENÍ K DISPOZICI.
2. NENÍ K DISPOZICI.
3. Účelem programu spolehlivosti je zajistit, aby byly úkoly AMP účinné a jejich periodičita přiměřená.
4. Program spolehlivosti může vést k prodloužení nebo ke zkrácení intervalu úkolu údržby a také k odstranění nebo přidání úkolu údržby.
5. Program spolehlivosti poskytuje vhodné prostředky pro sledování účinnosti AMP.
6. Příloha I k bodu AMC M.A.302 a M.B.301(b) uvádí další pokyny.

AMC M.A.304 Údaje pro modifikace a opravy

AMO provádějící opravu letadla nebo letadlového celku by měla posoudit škody porovnáním zveřejněných schválených údajů o opravách a opatřeních, které je nutné přijmout, pokud škoda přesahuje limity nebo je mimo rozsah těchto údajů. Tato akce může zahrnovat jednu nebo více z následujících možností:

- opravu poškozených částí výměnou;
- žádost o technickou podporu od (M)TCH nebo organizace k projektování schválené nebo uznané NVLA;
- schválení konkrétních údajů o opravě NVLA.

aircraft type in a similar manner may have been used to develop an initial Aircraft Maintenance Programme. However, where an aircraft has been procured from a foreign nation, security constraints or other nationally imposed limitations may result in a lack of complete data being available to support the AMP. In these cases, the Operating Organisation should justify to the NMAA that the available data is sufficient to reduce any risks to As Low As Reasonably Practicable (ALARP).

GM M.A.302(f) Aircraft Maintenance Programme (AMP)

1. NOT APPLICABLE.
2. NOT APPLICABLE.
3. The purpose of a reliability programme is to ensure that the AMP tasks are effective and their periodicity is adequate.
4. The reliability programme may result in the extension or reduction of a maintenance task interval, as well as the deletion or addition of a maintenance task.
5. A reliability programme provides an appropriate means of monitoring the effectiveness of the AMP.
6. Appendix I to AMC EMAR M.A.302 and EMAR M.B.301(b) gives further guidance.

AMC M.A.304 Data for modifications and repairs

An EMAR 145 AMO repairing an aircraft or component should assess the damage against published approved repair data and the action to be taken if the damage is beyond the limits or outside the scope of such data. This action could involve any one or more of the following options:

- the repair by replacement of the damaged parts;
- requesting technical support from the (M)TCH or a design organisation approved or accepted by the NMAA;
- NMAA approval of the particular repair data.

GM M.A.304(d) Údaje pro modifikace a opravy

„Organizace uznaná NVLA“ by měla představovat organizaci, která nemá příslušné schválení podle ČOS 174005 (EMAR21), nicméně NVLA má dostatečné znalosti procesů, postupů, systému kvality a případně regulačního systému, v jehož rámci organizace působí, aby mohla být považována za oprávněného poskytovatele této informace.

AMC M.A.305(d) Systém záznamů o zachování letové způsobilosti letadla

Aktuální stav AD by měl identifikovat příslušné AD, včetně čísel revizí nebo změn. Pokud se AD obecně vztahuje na typ letadla nebo letadlového celku, ale nevztahuje se na konkrétní typ letadla nebo letadlového celku, který používá organizace, která provozuje letadlo, pak toto by mělo být identifikováno. Stav AD zahrnuje datum, kdy byl AD proveden, a pokud je řízen letovými hodinami nebo letovými cykly, měl by zahrnovat celkový počet letových hodin nebo cyklů nebo případně jiné schválené jednotky spotřeby provozní doby letadla nebo motoru nebo letadlového celku. U opakujících se AD by měla být ve stavu dokumentu zaznamenána pouze poslední provedení. Tento stav by měl rovněž stanovit, která část příkazu s více částmi byla splněna a metodu určení, je-li v AD možnost volby.

Stav platné modifikace a oprav znamená seznam provedených modifikací a oprav spolu s odůvodňujícími údaji, které podporují shodu s požadavky na letovou způsobilost. Může to být ve formě (M)STC, SB (nebo rovnocenného národního dokumentu), SRM nebo podobného schváleného dokumentu.

Odůvodňující údaje mohou zahrnovat:

- (a) program shody; a
- (b) hlavní výkres nebo seznam výkresů, výrobní výkresy a instrukce pro zástavbu; a
- (c) technické zprávy (statická pevnost, únavová pevnost, přípustnost poškození,

GM M.A.304(d) Data for modifications and repairs

An 'organisation accepted by the NMAA' should be understood to mean an organisation which does not have an appropriate EMAR 21 approval, but nonetheless the NMAA possesses sufficient knowledge of the organisation's processes, procedures, quality system and, where appropriate, the regulatory system under which the organisation operates, to enable it to be considered as a legitimate provider of this information.

AMC M.A.305(d) Aircraft continuing airworthiness record system

The current status of ADs should identify the applicable ADs including any revision or amendment numbers. Where an AD is generally applicable to an aircraft or component type but is not applicable to the particular aircraft or component type used by the Operating Organisation, then this should be identified. The AD status includes the date when the AD was accomplished, and where the AD is controlled by flight hours or flight cycles it should include the aircraft or engine or component total flight hours or cycles or any other approved service life consumption units as appropriate. For repetitive ADs, only the last application should be recorded in the AD status. The status should also specify which part of a multi-part directive has been accomplished and the method, where a choice is available in the AD.

The status of current modification and repairs means a list of embodied modifications and repairs together with the substantiating data supporting compliance with the airworthiness requirements. This can be in the form of a (Military)Supplemental Type Certificate ((M)STC), Service Bulletin (or national equivalent), Structural Repair Manual (SRM) or similar approved document.

The substantiating data may include:

- (a) compliance programme; and
- (b) master drawing or drawing list, production drawings, and installation instructions; and
- (c) engineering reports (static strength, fatigue, damage tolerance, fault analysis,

analýzy poruch atd.); a

(d) program a výsledky pozemních a letových zkoušek; a

(e) údaje o změně hmotnosti a vyvážení; a

(f) doplňky příručky pro údržbu a opravy; a

(g) změny AMP a instrukce pro zachování letové způsobilosti; a

(h) dodatek k letové příručce letadla; a

(i) zprávu o kontrole symetrie (v případě potřeby).

Některé motory s plynovou turbínou jsou montovány z modulů a skutečná celková doba provozu celého motoru není uchovávána. Pokud organizace, které provozují letadla, chtějí využít výhodu modulární konstrukce, je nutné pro každý modul uchovávat celkový čas v záznamech o údržbě a provozu. Stanovené záznamy o zachování letové způsobilosti by měly být vedeny společně s modulem a měly by předvádět shodu s veškerými povinnými požadavky týkajícími se tohoto modulu.

U některých motorů s plynovou turbínou, zejména u turbohřídelových motorů, je nutné, v případě potřeby, zachovat skutečnou celkovou dobu nepřetržitého provozu pro konkrétní nastavení výkonu.

**AMC M.A.305(d)(4) a AMC M.A.305(h)
Systém záznamů o zachování letové způsobilosti letadla**

Pojem „letadlové celky s omezenou provozní dobou“ zahrnuje:

(i) letadlové celky podléhající certifikované provozní době, po které by měly být vyřazeny, a

(ii) letadlové celky podléhající omezené provozní lhůtě, po které by měly projít údržbou k obnově jejich provozuschopnosti.

Aktuální stav letadlových celků s omezenou provozní dobou by měl uvádět:

(i) pro letadlové celky podléhající certifikované omezení provozní doby: omezení provozní doby letadlového celku, celkový počet hodin, akumulované cykly, kalendářní doba nebo jiné schválené jednotky spotřeby provozní doby a počet hodin/cyklů/času/jednotek zbývajících do

etc.); and

(d) ground and flight test programme and results; and

(e) weight and balance change data; and

(f) maintenance and repair manual supplements; and

(g) AMP changes and Instructions for Continuing Airworthiness; and

(h) aircraft flight manual supplement; and

(i) symmetry check report (if applicable).

Some gas turbine engines are assembled from modules and a true total time in service for a total engine is not kept. When Operating Organisations wish to take advantage of the modular design, then total time in service and maintenance records for each module are to be maintained. The continuing airworthiness records as specified are to be kept with the module and should show compliance with any mandatory requirements pertaining to that module.

For some gas turbine engines, especially turbo-shaft engines, the true total time of continuous operation for particular power settings is to be maintained if applicable.

**AMC M.A.305(d)(4) and AMC M.A.305(h)
Aircraft continuing airworthiness record system**

The term ‘service life limited components’ embraces:

(i) components subject to a certified life limit after which the components should be retired, and

(ii) components subject to a service life limit after which the components should undergo maintenance to restore their serviceability.

The current status of service life limited aircraft components should indicate:

(i) for components subject to a certified life limit: the component life limitation, total number of hours, accumulated cycles, calendar time or any other approved service life consumption units and the number of hours/cycles/time/units remaining before the required retirement time of the component is

dosažení požadovaného ukončení provozní doby letadlového celku;

(ii) pro letadlové celky, na které se vztahuje omezení provozní lhůty: limit provozní lhůty letadlového celku, hodiny, cykly, kalendářní doba nebo jiné schválené jednotky spotřeby provozní lhůty od poslední obnovy provozní lhůty a zbývající provozní lhůta (hodiny, cykly, kalendářní doba nebo jiné schválené jednotky spotřeby provozní lhůty) před nezbytnou údržbou letadlových celků.

Měla by být zaznamenána jakákoli činnost, která mění omezení certifikované provozní doby nebo provozní lhůty letadlových celků nebo mění parametr omezení certifikované provozní doby nebo provozní lhůty.

Pokud stanovení zbývající provozní doby vyžaduje znalost různých typů letadel/motorů, na kterých byl letadlový celek dříve zastavěn, měl by stav všech letadlových celků s omezenou provozní dobou navíc zahrnovat úplnou historii zástavby uvádějící počet hodin, cyklů, kalendářní dobu nebo jakékoli jiné schválené jednotky spotřeby provozní doby, které jsou důležité pro každé zařízení těchto různých typů letadel/motorů. Pokud jde o požadované stanovení zbývající provozní doby, mělo by být označení typu letadla/motoru dostatečně podrobné.

Měla by být zvažena doporučení (M)TCH týkající se postupů pro záznam zbývající provozní doby.

AMC M.A.305(g) Systém záznamů o zachování letové způsobilosti letadla

V případě papírové dokumentace by neměly být záznamy provedené omylem vymazány, ale měly by být přeškrtnuty a podepsány osobou provádějící opravu. Při opravě papírových záznamů by se neměla používat neprůhledná korekční kapalina.

U elektronických systémů by měly být nesprávné záznamy označeny, že byly opraveny, a měl by být zaveden mechanismus pro uchování a snadný přístup ke kopii původních nesprávných údajů.

reached;

(ii) for components subject to a service life limit: the component service life limit, the hours, cycles, calendar time or any other approved service life consumption units since the component has been restored back to their service life and the remaining service life (hours, cycles, calendar time or any other approved service life consumption units) before the components need to undergo maintenance.

Any action that alters the components' life limit (certified or service) or changes the parameter of the life limit (certified or service) should be recorded.

When the determination of the remaining life requires knowledge of the different types of aircraft/engines on which the component has previously been installed, the status of all service life limited aircraft components should additionally include a full installation history indicating the number of hours, cycles, calendar time or any other approved service life consumption units relevant to each installation on these different types of aircraft/engine. The indication of the type of aircraft/engine should be sufficiently detailed with regard to the required determination of remaining life.

Recommendations from the (M)TCH on the procedures to record the remaining life should be considered.

AMC M.A.305(g) Aircraft continuing airworthiness record system

For paper documentation, entries made in error should not to be erased but should be ruled through and initiated by the person making the correction. Opaque correction fluid should not be used in correcting paper records.

For electronic systems, incorrect entries should be flagged to indicate that they have been corrected, and a mechanism should be put in place to retain and easily access copies of the original, if incorrect, data.

**GM M.A.305(g) Systém záznamů
o zachování letové způsobilosti letadla**

Další informace o tomto tématu jsou uvedeny v normě ČSN ISO 15489-1 a v elektronickém systému správy dokumentů a záznamů.

**AMC M.A.305(h) Systém záznamů
o zachování letové způsobilosti letadla**

Pokud organizace, která provozuje letadlo, zajišťuje pro příslušnou AMO uchování kopie záznamů o zachování letové způsobilosti jejich jménem, bude organizace, která provozuje letadlo, nadále odpovídat za uchování záznamů. Pokud přestanou být organizací, která provozuje letadlo, zůstávají odpovědné za převod záznamů do jakékoli jiné organizace, která provozuje letadlo.

Uchování záznamů o zachování letové způsobilosti ve formě přijatelné pro NVLA obvykle znamená v papírové podobě nebo v počítačové databázi nebo v kombinaci obou metod. Přijatelné jsou také záznamy uložené v mikrofilmech nebo na optických discích. Všechny záznamy by měly být čitelné a přístupné po dobu uložení.

„Čitelným a přístupným“ se rozumí, že organizace by měla mít možnost přístupu k uloženým záznamům v původním formátu po dobu stanovené doby uložení. Pokud údaje obsažené v uložených záznamech již nejsou kompatibilní se změnami nebo modernizacemi vybavení/počítače/hardware/software, organizace by měla zavést opatření, která zajistí, aby bylo uchováno dostatečné vybavení, které je kompatibilní s paměťovým médium nebo přenesení záznamů v původním formátu na alternativní médium.

Papírové systémy by měly používat materiál, který odolá běžné manipulaci a vyplňování.

Počítačové systémy by měly mít alespoň jeden záložní systém, který by měl být aktualizován do 24 hodin od jakékoli údržby. Každý terminál musí obsahovat programovou ochranu proti možnosti změny databáze neoprávněným personálem.

Záznamy o zachování letové způsobilosti by s ohledem na poškození, změnu a krádež

**GM M.A.305(g) Aircraft continuing
airworthiness record system**

ISO 15489-1 (International Standard on Records Management) and Electronic Document and Records Management System provide further information on this topic.

**AMC M.A.305(h) Aircraft continuing
airworthiness record system**

When an Operating Organisation arranges for the relevant EMAR 145 AMO to retain copies of the continuing airworthiness records on their behalf, the Operating Organisation will continue to be responsible for the retention of records. If they cease to be the Operating Organisation of the aircraft, they remain responsible for transferring the records to any other Operating Organisation of the aircraft.

Keeping continuing airworthiness records in a form acceptable to the NMAA normally means in paper form or on a computer database or a combination of both methods. Records stored in microfilm or optical disc form are also acceptable. All records should remain readable and accessible for the duration of the storage period.

‘Readable and accessible’ means that the organisation should possess the ability to access the stored records in their original format for the duration of the specified storage period. Where the data contained in stored records is no longer compatible with changes and/or upgrades to equipment/computer/hardware/software, the organisation should put in place provisions to ensure that sufficient equipment is retained that is compatible with the storage medium, or that the records in their original format are transferred to an alternative medium.

Paper systems should use robust material, which can withstand normal handling and filing.

Computer systems 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 program safeguards against the ability of unauthorised personnel to alter the database.

Continuing airworthiness records should be stored in a safe way with regard to damage,

měly být uchovávány bezpečným způsobem. Počítačové záložní disky, pásky apod. by měly být uloženy v místě odlišném od místa, které obsahuje pracovní disky, pásky apod., v prostředí, které zajišťuje, že tyto zůstanou v dobrém stavu. Rekonstrukce ztracených nebo zničených záznamů lze provést odkazem na jiné záznamy, v nichž je uvedena doba provozu, prověřením záznamů vedených opravami a odkazy na záznamy vedené jednotlivými techniky apod. Pokud byly tyto věci provedeny a záznam je stále neúplný, může organizace, která provozuje letadlo, uvést prohlášení v novém záznamu popisujícím ztrátu a stanovení uplynulé provozní doby na základě prověření a kvalifikovaného odhadu uplynulé provozní doby. Rekonstruované záznamy by měly být předloženy NVLA k uznání. Pokud není NVLA přesvědčena o rekonstruovaných záznamech, může vyžadovat provedení dodatečné údržby.

AMC M.A.305(h)6 Systém záznamů o zachování letové způsobilosti letadla

Pro účely tohoto odstavce se „letadlovým celkem nezbytným pro bezpečnost letu“ rozumí letadlový celek, který zahrnuje letadlové části s omezenou provozní dobou nebo podléhá omezením letové způsobilosti nebo velké letadlové celky, jako je motor, vrtule, podvozek nebo prvky řízení letu.

AMC M.A.306(a) Letadlová kniha

Letadlová kniha organizace, která provozuje letadlo, je systém pro zaznamenávání závad a nesprávných činností během provozu letadla a pro zaznamenávání podrobností o veškeré údržbě provedené na letadle mezi plánovanými základnovými údržbami. Kromě toho se používá k zaznamenávání informací o bezpečnosti letu a údržbě, které musí znát letová posádka.

Pokud NVLA vyhlásila instrukce k formátu a struktuře letadlové knihy, měly by tento formát používat všechny organizace a personál, který se podílí na údržbě a zabezpečení letadel a pozemního vybavení zapsaného ve vojenském rejstříku. Tyto instrukce by měly obsahovat popis formátu a použití technické dokumentace vojenského letectví spolu s veškerými souvisejícími postupy.

alteration and theft. Computer backup discs, tapes etc., should be stored in a different location from that containing the current working discs, tapes, etc., and in a safe environment. 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 Operating Organisation 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. The NMAA may require the performance of additional maintenance if not satisfied with the reconstructed records.

AMC M.A.305(h)6 Aircraft continuing airworthiness record system

For the purpose of this paragraph, a “component vital to flight safety” means a component that includes certified life limited parts or is subject to airworthiness limitations or a major component such as an engine, propeller, undercarriage or flight controls.

AMC M.A.306(a) Aircraft technical log

The Operating Organisation's aircraft technical log is a system for recording defects and malfunctions during the aircraft operation and for recording details of all maintenance carried out on an aircraft between scheduled base maintenance visits. In addition, it is used for recording flight safety and maintenance information the flight crew need to know.

Where an NMAA has promulgated instructions on the format and construct of an aircraft technical log, this format should be used by all organisations and personnel engaged in the maintenance and support of military registered aircraft and airborne equipment. These instructions should provide a description of the format and use of military aviation engineering documentation, together with any associated procedures.

GM M.A.306(a) Letadlová kniha

Pokyny k typickým informacím obsaženým v letadlové knize lze nalézt v EASA AMC M.A.306 (a).

GM M.A.306(a) Aircraft technical log

Guidance on the typical information contained within an aircraft technical log can be found in AMC to EASA Part M.A.306(a).

AMC M.A.306(b) Letadlová kniha

Letadlová kniha může být buď papírový, nebo počítačový systém, nebo jakákoli kombinace obou metod přijatelná pro NVLA.

V případě počítačového systému by měl obsahovat programovou ochranu proti možnosti změny databáze neoprávněným personálem.

AMC M.A.306(b) Aircraft technical log

The aircraft technical log can be either a paper or computer system or any combination of both methods acceptable to the NMAA.

In case of a computer system, it should contain program safeguards against the ability of unauthorised personnel to alter the database.

AMC M.A.307(a) Převod záznamů o zachování letové způsobilosti letadla

NENÍ K DISPOZICI

AMC M.A.307(a) Transfer of aircraft continuing airworthiness records

NOT APPLICABLE

HLAVA D – NORMY ÚDRŽBY

**SUBPART D – MAINTENANCE
STANDARDS**

NENÍ K DISPOZICI – viz ČOS 174004 (EMAR 145). NOT APPLICABLE – See EMAR 145.

ČOS 174018
1. vydání

HLAVA E – LETADLOVÉ CELKY

NENÍ K DISPOZICI – viz ČOS 174004 (EMAR
145).

SUBPART E – COMPONENTS

NOT APPLICABLE – See EMAR 145.

HLAVA F – ORGANIZACE K ÚDRŽBĚ

NENÍ K DISPOZICI

**SUBPART F – MAINTENANCE
ORGANISATION**

NOT APPLICABLE

HLAVA G – ORGANIZACE PRO ŘÍZENÍ ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

AMC M.A.702(a) Žádost

„Formou a způsobem stanoveným NVLA“ se rozumí, že žádost by měla být podána na formuláři 2 EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document).

Formulář 2 EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document) je platný pro žádost organizací podle hlavy G sekce A ČOS 174004 (EMAR 145) a ČOS 174008 (EMAR M). Organizace, které žádají o obě schválení, tak mohou učinit pomocí jediného formuláře.

AMC M.A.702(b) Žádost

1. Návrhy dokumentů by měly být předloženy co nejdříve, aby NVLA mohla zahájit vyšetřování žádosti. „Vydání“ nebo „změny“ nemůže být dosaženo, dokud NVLA nezíská vyplněné dokumenty.

2. Tyto informace jsou nezbytné k tomu, aby NVLA mohla provést vyšetřování, posoudit potřebný objem prací údržby a místa, kde budou prováděny.

3. Žadatel by měl informovat NVLA, kde se má provádět základnová a plánovaná traťová údržba, a poskytnout podrobnosti o jakékoli smluvní údržbě / údržbě stanovené úkolem, která je doplňkem údržby stanovené v reakci na bod M.A.708(h)2 nebo M.A.708(c) ČOS 174008 (EMAR M).

4. V době podání žádosti by měla být uzavřena ujednání pro veškerou základnovou a plánovanou traťovou údržbu na přiměřenou dobu, přijatelné pro NVLA. Před provedením údržby by měly být včas přijaty další ujednání.

Smlouvy o základnové údržbě pro kontroly s dlouhou platností mohou být založeny na jednorázových smlouvách / stanovených úkolech, pokud NVLA usoudí, že jsou slučitelné s velikostí flotily letadel organizace, která provozuje letadla.

AMC M.A.702(b)5 Žádost

1. Další doklady mohou mimo jiné zahrnovat:

SUBPART G – CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION

AMC M.A.702(a) Application

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

The EMAR Form 2 is valid for the application for EMAR 145 and EMAR M.A. Subpart G organisations. Organisations applying for both approvals may do so using a single EMAR Form 2.

AMC M.A.702(b) Application

1. Draft documents should be submitted at the earliest opportunity so that NMAA investigation of the application can begin. ‘Issue’ or ‘Change’ cannot be achieved until the NMAA is in possession of completed documents.

2. This information is required to enable the NMAA to conduct its investigation, to assess the volume of maintenance work necessary and the locations at which it will be accomplished.

3. The applicant should inform the NMAA where base and scheduled line maintenance is to take place and give details of any contracted/tasked maintenance which is in addition to that provided in response to EMAR M.A.201(h)2 or EMAR M.A.708(c).

4. At the time of application, arrangements should be in place for all base and scheduled line maintenance for an appropriate period of time, as acceptable to the NMAA. Further arrangements should be established in due course before the maintenance is due.

Base maintenance contracts for high-life time checks may be based on one time contracts/taskings, when the NMAA considers that this is compatible with the Operating Organisation’s fleet size.

AMC M.A.702(b)5 Application

1. Additional documentation may include, but

a. smlouvu / stanovení úkolu mezi CAMO a další organizací v souladu s bodem AMC M.A.201(h)1;

b. smlouvu / stanovení úkolu podle bodu M.A.201(k) ČOS 174008 (EMAR M) mezi organizací, která provozuje letadlo, a CAMO.

2. Protože pouze technické části smluv musí být přijatelné pro NVLA, části, které se zabývají cenou, zárukou atd. nejsou vyžadovány.

AMC M.A.704 Výklad organizace pro řízení zachování letové způsobilosti (CAME)

1. Účelem CAME je podrobně stanovit postupy, prostředky a metody CAMO. Shoda s jeho obsahem zabezpečí shodu s požadavky ČOS 174008 (EMAR M).

2. CAME by měl zahrnovat:

Část 0 Všeobecná ustanovení o organizaci

Část 1 Postupy řízení zachování letové způsobilosti

Část 2 Systém kvality

Část 3 Smluvní údržba / údržba stanovená úkolem

Část 4 Postupy kontroly letové způsobilosti (je-li to použitelné)

Část 5 Dodatky

3. Je-li organizace, která provozuje letadlo, rovněž schválena podle ČOS 174004 (EMAR 145), může být výklad organizace požadovaný ČOS 174004 (EMAR 145) základem CAME v kombinovaném dokumentu:

Výklad organizace podle ČOS 174004 (EMAR 145) (viz odpovídající body AMC 145.A.70 (a) ČOS 174004 (EMAR 145))

Část 1 Organizace

Část 2 Postupy údržby

Část L2 Dodatečné postupy traťové údržby

Část 3 Systém kvality

Část 4 Smlouvy / stanovené úkoly s organizacemi, které provozují letadla

not be limited to:

a. contract/tasking between the CAMO and other organisations in accordance with AMC EMAR M.A.201(h)1;

b. EMAR M.A.201(k) contract/tasking between the Operating Organisation and the CAMO.

2. As only the technical parts of any contracts have to be acceptable to the NMAA, those elements that address costs, warranty etc. are not required.

AMC M.A.704 Continuing Airworthiness Management Exposition (CAME)

1. The purpose of the CAME is to set forth the procedures, means and methods of the CAMO. Compliance with its contents will assure compliance with EMAR M requirements.

2. A CAME should comprise:

Part 0 General organisation

Part 1 Continuing airworthiness management procedures

Part 2 Quality system

Part 3 Contracted/tasked maintenance

Part 4 Airworthiness review procedures (if applicable)

Part 5 Appendices

3. Where an Operating Organisation is also approved to EMAR 145, the Exposition required by EMAR 145 may form the basis of the CAME in a combined document:

EMAR 145 Exposition (see equivalent paragraphs in EMAR AMC 145.A.70 (a))

Part 1 Management

Part 2 Maintenance procedures

Part L2 Additional line maintenance procedures

Part 3 Quality system

Part 4 Contracts/tasking with Operating Organisations

Část 5 Dodatky

Part 5 Appendices

Část 7 (Není k dispozici)

Part 7 (Not Applicable)

Část 8 (Není k dispozici)

Part 8 (Not Applicable)

Část 3 by se měla rovněž vztahovat na funkce systému kvality stanoveného podle bodu M.A.712 ČOS 174008 (EMAR M).

Part 3 should also cover the functions specified by EMAR M.A.712 Quality system.

Část 4 by se měla rovněž vztahovat na smluvní / úkolem stanovenou údržbu.

Part 4 should also cover contracted/tasked maintenance.

Do kombinovaného výkladu organizace by měly být vloženy další části, které pokrývají následující (viz odpovídající odstavce ve vzoru CAME uvedeného v příloze V k bodu AMC M.A.704):

Additional parts should be introduced into the combined Exposition covering the following (see equivalent paragraphs in the example CAME contained in Appendix V to AMC EMAR M.A.704):

Část 0 Všeobecná ustanovení o organizaci

Part 0 General organisation

Část 6 Postupy řízení zachování letové způsobilosti

Part 6 Continuing airworthiness management procedures

Část 9 Postupy kontroly letové způsobilosti (je-li to použitelné)

Part 9 Airworthiness review procedures (if applicable)

4. Pracovníci by měli být obeznámeni s částmi CAME, které jsou důležité pro jejich úkoly.

4. Personnel should be familiar with those parts of the CAME that are relevant to their tasks.

5. CAMO by mělo uvést v CAME, kdo je odpovědný za změny dokumentu.

5. The CAMO should specify in the CAME who is responsible for the amendment of the document.

6. Není-li NVLA odsouhlaseno jinak, osoba odpovědná za řízení systému kvality by měla být odpovědná za sledování a změny CAME, včetně případných souvisejících příruček k postupům, a za předložení navrhovaných změn NVLA. NVLA může schválit postup, který bude uveden v části o řízení změn CAME a který určuje třídu změn, které mohou být zavedeny bez předchozího souhlasu NVLA.

6. Unless otherwise agreed by the NMAA, the person responsible for the management of the quality system should be responsible for monitoring and amending the CAME, including any associated procedures manuals, and the submission of proposed amendments to the NMAA. The NMAA may agree a procedure, which will be stated in the amendment control section of the CAME, defining the class of amendments which can be incorporated without the prior consent of the NMAA.

7. CAMO může ke zveřejnění CAME použít systém elektronického zpracování dat (EDP). CAME by měl být dán k dispozici NVLA formou přijatelnou pro NVLA. Pozornost by měla být věnována slučitelnosti systémů zveřejňování EDP s nezbytným šířením CAME, a to jak interně, tak externě.

7. The CAMO may use Electronic Data Processing (EDP) for publication of the CAME. The CAME should be made available to the 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 CAME, both internally and externally.

8. Část 0 „Všeobecná ustanovení o organizaci“ CAME by měla obsahovat firemní závazek CAMO podepsaný odpovědným vedoucím, který potvrzuje, že

8. Part 0 “General organisation” of the CAME should include a corporate commitment by the CAMO, signed by the Accountable Manager, confirming that the CAME and any associated

CAME a všechny související příručky stanovují shodu organizace s ČOS 174008 (EMAR M) a tato bude vždy dodržována.

9. Prohlášení odpovědného vedoucího ve výkladu by mělo obsahovat záměr následujícího odstavce a toto prohlášení může být použito beze změn. Jakákoli změna formulace by neměla změnit záměr:

„Tento výklad organizace popisuje organizaci a postupy, na kterých (NVLA – * viz poznámka níže) je založeno schválení k řízení zachování letové způsobilosti podle hlavy G sekce A ČOS 174008 (EMAR M).

Tyto postupy jsou schváleny níže podepsanými a měly by být podle potřeby dodržovány, aby bylo zajištěno, že všechny úkoly zachování letové způsobilosti ... (uveďte název organizace, která provozuje letadlo) flotily letadel a/nebo všechna letadla, která jsou předmětem smlouvy / stanoveného úkolu v souladu s bodem M.A.201(k) ČOS 174008 (EMAR M) s ... (uveďte název CAMO) ... jsou prováděny včas na základě schválené normy.

Je uznáno, že tyto postupy nepřeváží nutnost shody s jakýmikoli čas od času zveřejněnými novými nebo změněnými předpisy, pokud jsou tyto nové nebo změněné předpisy v rozporu s těmito postupy.

Rozumí se, že (NVLA*) schválí tuto organizaci, pokud je (NVLA*) přesvědčena, že jsou postupy dodržovány a že jsou zachovány pracovní normy. Má se za to, že (NVLA*) si vyhraduje právo pozastavit, omezit nebo zrušit schválení organizace k řízení zachování letové způsobilosti podle hlavy G sekce A ČOS 174008 (EMAR M), pokud (NVLA*) má důkaz, že postupy a/nebo normy nejsou dodržovány.“

Podpis

Datum

Odpovědný vedoucí a
(uveďte funkci)

Za a jménem (uveďte
název organizace)

Poznámka: Pokud je uvedeno (NVLA*), vložte se skutečný název NVLA zúčastněného členského státu, například MAA, DSAE atd.

manuals define the organisation's compliance with EMAR M and will be complied with at all times.

9. The Accountable Manager's Exposition statement 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 Exposition defines the organisation and procedures upon which the (NMAA – * see note below) EMAR M.A. Subpart G continuing airworthiness management approval is based.

These procedures are approved by the undersigned and should be complied with, as applicable, in order to ensure that all continuing airworthiness tasks of... (quote Operating Organisation's name) fleet of aircraft and/or of all aircraft under contract/tasking in accordance with EMAR M.A.201(k) with ... (quote CAMO's name) ... are carried out on time to an approved standard.

It is accepted that these procedures do not override the necessity of complying with any new or amended regulation published from time to time where these new or amended regulations are in conflict with these procedures.

It is understood that the (NMAA*) will approve this organisation whilst the (NMAA*) is satisfied that the procedures are being followed and the work standard is maintained. It is understood that the (NMAA*) reserves the right to suspend, limit or revoke the EMAR M.A. Subpart G continuing airworthiness management approval of the organisation, if the (NMAA*) has evidence that the procedures are not followed and the standards not upheld.”

Signed

Dated

Accountable Manager and
(quote position)

For and on behalf of (quote
organisation's name)

Note: Where it states (NMAA*), please insert the actual name of the pMS's NMAA, for example MAA, DSAE, etc.

10. Kdykoli se změní odpovědný vedoucí, je důležité zajistit, aby nový odpovědný vedoucí při nejbližší příležitosti podepsal prohlášení uvedené v odstavci 9.

Nedodržení této procedury může zneplatnit schválení podle hlavy G sekce A ČOS 174008 (EMAR M).

11. CAME by měl podle potřeby obsahovat informace, jak CAMO dosahuje shody s instrukcemi CDCCL.

Příloha V k bodu AMC M.A.704 obsahuje vzor uspořádání CAME.

AMC M.A.705 Provozní prostory

Zařízení pracoviště by mělo být takové, aby personál, ať už jde o řízení zachování letové způsobilosti, plánování, technické záznamy nebo kontrolu kvality, mohl plnit své určené úkoly způsobem, který přispívá k dobrým standardům. U menší CAMO může schvalující NVLA souhlasit s tím, že tyto úkoly budou prováděny z jedné kanceláře, pokud bude přesvědčena, že je tam dostatek prostoru a že každý úkol může být prováděn bez zbytečného vyrušování. Pracoviště by mělo rovněž obsahovat odpovídající technickou knihovnu a prostor pro studium dokumentů.

AMC M.A.706 Požadavky na personál

1. Osoba nebo skupina osob by měla zastupovat strukturu řízení zachování letové způsobilosti CAMO a musí odpovídat za všechny funkce zachování letové způsobilosti. V závislosti na činnosti flotily a organizační struktuře lze funkce zachování letové způsobilosti rozdělit pod jednotlivé řídicí pracovníky nebo je lze kombinovat téměř libovolným počtem způsobů. Systém kvality by však měl být nezávislý na ostatních funkcích.

2. Skutečný počet osob, které mají být zaměstnány, a jejich nezbytná kvalifikace závisí na prováděných úkolech, a závisí tak na velikosti a složitosti CAMO (např. počet letadel a typů letadel, složitost letadla a jejich stáří, provozní využití atd.) a množství a složitosti smluv o údržbě nebo stanovených úkolů údržby. V důsledku toho se počet potřebných osob a jejich kvalifikace mohou v jednotlivých CAMO značně lišit a není

10. Whenever the Accountable Manager changes, it is important to ensure that the new Accountable Manager signs the paragraph 9 statement at the earliest opportunity.

Failure to carry out this action could invalidate the EMAR M.A. Subpart G approval.

11. The CAME should contain information as applicable, on how the CAMO complies with CDCCL instructions.

Appendix V to AMC EMAR M.A.704 contains an example of a CAME lay-out.

AMC M.A.705 Facilities

Office accommodation should be such that the occupants, whether they be continuing airworthiness management, planning, technical records or quality staff, can carry out their designated tasks in a manner that contributes to good standards. In a smaller CAMO, the approving NMAA may agree to these tasks being conducted from one office subject to being satisfied that there is sufficient space and that each task can be carried out without undue disturbance. Office accommodation should also include an adequate technical library and room for document consultation.

AMC M.A.706 Personnel requirements

1. The person or group of persons should represent the continuing airworthiness management structure of the CAMO and be responsible for all continuing airworthiness functions. Dependent on the fleet activity and the organisational structure, the continuing airworthiness functions may be divided under individual managers or combined in nearly any number of ways. However, the quality system should be independent from the other functions.

2. The actual number of persons to be employed and their necessary qualifications is dependent upon the tasks to be performed and thus dependent on the size and complexity of the CAMO (e.g. number of aircraft and the aircraft types, complexity of the aircraft and their age, operational usage etc.) and the amount and complexity of maintenance contracting or tasking. Consequently, the number of persons

proveditelný jednoduchý vzorec zahrnující celou škálu možností.

3. Aby NVLA mohla uznat počet osob a jejich kvalifikaci, CAMO by mělo provést analýzu úkolů, které mají být provedeny, způsobu, jakým hodlá tyto úkoly rozdělit a/nebo kombinovat, uvést, jak hodlá rozdělit odpovědnosti a stanovit počet osob/hodin a kvalifikaci potřebnou k plnění úkolů. Pokud dojde k významným změnám, které budou mít dopad na počet osob a jejich kvalifikaci, měla by být tato analýza aktualizována.

4. Jmenovaná osoba nebo skupina osob by měla mít:

4.1. praktické zkušenosti a odborné znalosti v oblasti uplatňování norem bezpečnosti v letectví a bezpečných provozních postupů; a

4.2. komplexní znalosti:

(a) příslušných vojenských provozních požadavků a postupů; a

(b) NENÍ K DISPOZICI;

(c) obsahu příslušných částí provozní příručky organizace, která provozuje letadlo, (nebo rovnocenného národního dokumentu), pokud má dopad na zachování letové způsobilosti provozovaného letadla;

4.3. znalost systémů kvality; a

4.4. pět let odpovídajících zkušeností, z nichž alespoň dva roky by měly být v leteckém prostředí na pozici, kterou NVLA považuje za odpovídající; a

4.5. odpovídající vysokoškolské technické vzdělání nebo kvalifikaci technika údržby letadel s příslušným doplňkovým vzděláním uznatelným NVLA. „Odpovídající vysokoškolské technické vzdělání“ znamená vysokoškolské vzdělání v leteckých, mechanických, elektrických, elektronických, avionických nebo jiných oborech týkajících se údržby a zachování letové způsobilosti letadel / letadlových celků.

Výše uvedené doporučení může být nahrazeno 5 lety zkušeností, které doplňují zkušenosti doporučené v odstavci 4.4 výše.

needed, and their qualifications, may differ greatly from one CAMO to another and a simple formula covering the whole range of possibilities is not feasible.

3. To enable the NMAA to accept the number of persons and their qualifications, a CAMO should make an analysis of the tasks to be performed, the way in which it intends to divide and/or combine these tasks, indicate how it intends to assign responsibilities and establish the number of individuals/hours and the qualifications needed to perform the tasks. If there are any significant changes that will impact on the number of persons and their qualifications, this analysis should be updated.

4. The nominated person or group of persons should have:

4.1. practical experience and expertise in the application of aviation safety standards and safe operating practices; and

4.2. a comprehensive knowledge of:

(a) relevant military operational requirements and procedures; and

(b) NOT APPLICABLE;

(c) the content of the relevant parts of the Operating Organisation's Operations Manual (or national equivalent) when it impacts the continuing airworthiness of the aircraft operated;

4.3. knowledge of quality systems; and

4.4. five years of relevant experience of which at least two years should be within the aviation environment in a position considered appropriate by the NMAA; and

4.5. a relevant engineering degree or an aircraft maintenance technician qualification with additional education acceptable to the NMAA. 'Relevant engineering degree' means an engineering degree from aeronautical, mechanical, electrical, electronic, avionics or other studies relevant to the maintenance and continuing airworthiness of aircraft/aircraft components;

The above recommendation may be replaced by 5 years of experience additional to those already recommended by paragraph 4.4

Těchto 5 let by mělo zahrnovat vhodnou kombinaci zkušeností s úkoly souvisejícími s údržbou letadel a/nebo řízením zachování letové způsobilosti (technické posouzení) a/nebo dohledem nad těmito úkoly.

4.6. důkladnou znalost CAME; a

4.7. znalost příslušného vzorku typu (typů) letadla získaného formálním výcvikovým kurzem (kurzy). Tyto kurzy by měly být alespoň na úrovni odpovídající seznámení na úrovni 1 podle přílohy III ČOS 174007 (EMAR 66) a mohou být poskytnuty MTO schválenou podle ČOS 174006 (EMAR 147), výrobcem nebo jinou organizací uznanou NVLA;

„Příslušným vzorkem“ se rozumí, že tyto kurzy by se měly vztahovat na typické systémy zastavěné v těch letadlech, která jsou uvedena v rozsahu schválení CAMO.

4.8. znalost metod údržby; a

4.9. znalost platných předpisů.

AMC M.A.706(a) Požadavky na personál

Odpovědným vedoucím se obvykle rozumí výkonný ředitel nebo vojenský velitel CAMO schválený podle hlavy G sekce A ČOS 174008 (EMAR M), který má na základě pozice celkovou odpovědnost za řízení organizace (zejména včetně alokace zdrojů). Odpovědný vedoucí může být odpovědným vedoucím pro více než jednu organizaci a není povinen mít znalosti o technických záležitostech, protože CAME stanovuje normy zachování letové způsobilosti. Není-li odpovědný vedoucí výkonným ředitelem nebo vojenským velitelem, NVLA bude muset mít jistotu, že tento odpovědný vedoucí má přímý přístup k výkonnému řediteli nebo k vojenskému veliteli a že má možnost alokace „zdrojů pro zachování letové způsobilosti“.

AMC M.A.706(e) Požadavky na personál

1. NVLA může uznat, že vedoucí zachování letové způsobilosti uvedený v odstavci d) je rovněž součástí smluvní AMO / AMO s úkolem stanoveným organizací, která provozuje letadlo, v případě, že má daná osoba vojenské velení a řídicí povinnosti vůči

above. These 5 years should cover an appropriate combination of experience in tasks related to aircraft maintenance and/or continuing airworthiness management (engineering) and/or surveillance of such tasks.

4.6. thorough knowledge of the CAME; and

4.7. knowledge of a relevant sample of the type(s) of aircraft gained through a formalised training course(s). These course(s) should be at least at a level equivalent to EMAR 66 Appendix III Level 1 familiarisation and could be imparted by an EMAR 147 Maintenance Training Organisation (MTO), by the manufacturer, or by any other organisation accepted by the NMAA;

“Relevant sample” means that these courses should cover typical systems embodied in those aircraft being within the scope of CAMO’s approval.

4.8. knowledge of maintenance methods; and

4.9. knowledge of applicable regulations.

AMC M.A.706(a) Personnel requirements

Accountable Manager is normally intended to mean the Chief Executive Officer or a senior military commander of the CAMO approved under EMAR M.A. Subpart G, who by virtue of position has overall (including in particular resource allocation) responsibility for running the organisation. The Accountable Manager may be the Accountable Manager for more than one organisation and is not required to be knowledgeable on technical matters as the CAME defines the continuing airworthiness 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 ‘continuing airworthiness resources’ allocation.

AMC M.A.706(e) Personnel requirements

1. The NMAA may accept that the Continuing Airworthiness Manager referred to in paragraph (d) is also part of an EMAR 145 AMO being contracted/tasked by the Operating Organisation in the case where the individual has military command and control

oběma organizacím (např. vojenský velitel odpovědný za obě organizace na letecké základně).

2. Tento odstavec se vztahuje pouze na smluvní údržbu / údržbu stanovenou úkolem, a proto se nedotýká situací, kdy organizace schválená podle ČOS 174004 (EMAR 145) a organizace, která provozuje letadlo, jsou stejnou organizací.

AMC M.A.706(f) Požadavky na personál

Měl by být vyžadován další výcvik technického personálu CAMO v oblasti bezpečnosti palivových nádrží, jakož i souvisejících norem prohlídek a postupů údržby, zejména personálu zapojeného do řízení CDCCL (je-li to použitelné), posuzování SB, plánování prací a řízení programu údržby. Další pokyny pro výcvik personálu zachování letové způsobilosti CAMO je uveden v příloze IV k bodu AMC 145.A.30(e) a AMC 145.B.10(c) ČOS 174004 (EMAR 145).

AMC M.A.706(i) Požadavky na personál

Schválení CAME NVLA, obsahující seznam personálu podle bodu M.A.706(i) ČOS 174008 (EMAR M), představuje formální uznání NVLA a jejich formální oprávnění CAMO.

Nominované osoby kontrolující letovou způsobilost, uznané NVLA, jsou automaticky uznávány jako personál s oprávněním k prodloužení MARC v souladu s bodem M.A.711(a)4 a M.A.901(c)2 ČOS 174008 (EMAR M).

AMC M.A.706(k) Požadavky na personál

Pro zajištění trvalé způsobilosti by měl být poskytnut a zaznamenán odpovídající počáteční a opakovací výcvik.

AMC M.A.707(a) Osoby kontrolující letovou způsobilost

1. Osoby kontrolující letovou způsobilost jsou vyžadovány pouze v případě, že CAMO požaduje udělení práva ke kontrole letové způsobilosti podle bodu M.A.711(b) ČOS 174008 (EMAR M).

responsibilities over both organisations (e.g. a military Commanding Officer with responsibility for both organisations on an airbase).

2. This paragraph only applies to contracted/tasked maintenance and therefore does not affect situations where the organisation approved under EMAR 145 and the Operating Organisation are the same organisation.

AMC M.A.706(f) Personnel requirements

Additional training in fuel tank safety as well as associated inspection standards and maintenance procedures should be required of continuing airworthiness management organisations' technical personnel, especially the staff involved with the management of CDCCL (if applicable), Service Bulletin assessment, work planning and maintenance programme management. Further guidance is provided for training of CAMO's continuing airworthiness personnel in Appendix IV to EMAR AMC 145.A.30(e) and EMAR AMC 145.B.10(c).

AMC M.A.706(i) Personnel requirements

The approval by the NMAA of the CAME, containing the list of EMAR M.A.706(i) personnel, constitutes formal acceptance by the NMAA and their formal authorisation by the CAMO.

Nominated airworthiness review staff who are accepted by the NMAA are automatically recognised as persons with authority to extend a Military Airworthiness Review Certificate in accordance with EMAR M.A.711(a)4 and EMAR M.A.901(c)2.

AMC M.A.706(k) Personnel requirements

Adequate initial and recurrent training should be provided and recorded to ensure continued competence.

AMC M.A.707(a) Airworthiness review staff

1. Airworthiness review staff are only required if the CAMO wants to be granted EMAR M.A.711 (b) airworthiness review privileges.

2. „Zkušenosti v oblasti zachování letové způsobilosti“ znamená jakoukoli vhodnou kombinaci zkušeností s úkoly souvisejícími s údržbou letadel a/nebo řízením zachování letové způsobilosti (technické posouzení) a/nebo dohledem nad těmito úkoly.

3. Osoba kvalifikovaná podle bodu AMC M.A.706, pododstavec 4.5, by měla být považována za držitele rovnocenného vysokoškolského leteckého vzdělání.

4. Odpovídajícím MAML ve shodě s ČOS 174007 (EMAR 66) je jedna z následujících možností:

- Průkaz způsobilosti kategorie B1 v podkategorii kontrolovaných letadel, nebo
- Průkaz způsobilosti kategorie B2 nebo C.

V době kontroly není nutné splňovat požadavky na zkušenosti stanovené v bodě 66.A.20(b)2 ČOS 174007 (EMAR 66).

5. Mít pozici s odpovídající odpovědností znamená, že osoby kontrolující letovou způsobilost by měly mít v CAMO pozici nezávislou na procesu řízení letové způsobilosti nebo s celkovou pravomocí v procesu řízení letové způsobilosti kompletního letadla.

Nezávislost na procesu řízení letové způsobilosti může být dosažena mimo jiné:

- Oprávněním provádět kontroly letové způsobilosti pouze u letadel, pro která se daná osoba nezúčastnila řízení letové způsobilosti. Například provádění kontrol letové způsobilosti u určitého typu nebo řady, když se podílí na řízení letové způsobilosti jiného typu nebo řady.
- CAMO, které jsou součástí organizace, která provozuje letadlo, a která je schválena také podle ČOS 174004 (EMAR 145), mohou jmenovat personál údržby ze své organizace schválené podle ČOS 174004 (EMAR 145) jako osoby kontrolující letovou způsobilost, pokud nejsou zapojeny do řízení letové způsobilosti letadla. Tyto osoby by neměly být zapojeny do uvolnění tohoto konkrétního letadla do provozu (kromě úkolů údržby prováděných během fyzické prohlídky letadla nebo prováděných v důsledku nálezů zjištěných během této fyzické prohlídky), tak aby se předešlo možnému střetu zájmů.

2. “Experience in continuing airworthiness” means any appropriate combination of experience in tasks related to aircraft maintenance and/or continuing airworthiness management (engineering) and/or surveillance of such tasks.

3. A person qualified to the AMC EMAR M.A.706 subparagraph 4.5 should be considered as holding the equivalent to an aeronautical degree.

4. An appropriate MAML in compliance with EMAR 66 is any one of the following:

- a category B1 licence in the subcategory of the aircraft reviewed, or
- a category B2 or C licence.

It is not necessary to satisfy the experience requirements of EMAR 66.A.20(b)(2) at the time of the review.

5. To hold a position with appropriate responsibilities means the airworthiness review staff should have a position in the CAMO independent from the airworthiness management process or with overall authority on the airworthiness management process of complete aircraft.

Independence from the airworthiness management process may be achieved, among other ways, by:

- Being authorised to perform airworthiness reviews only on aircraft for which the person has not participated in their management. For example, performing airworthiness reviews on a specific type or series, while being involved in the airworthiness management of a different type or series.
- CAMOs that are part of an Operating Organisation that also has an EMAR 145 approval, may nominate maintenance personnel from their EMAR 145 organisation as airworthiness review staff, as long as they are not involved in the airworthiness management of the aircraft. These personnel should not have been involved in the release to service of that particular aircraft (other than maintenance tasks performed during the physical survey of the aircraft or performed as a result of findings discovered during such physical survey) to avoid possible conflict of interests.

- Jmenováním osob kontrolujících letovou způsobilost z oddělení kvality CAMO.

- Nasmlouváním / stanovením úkolu personálu z jiné organizace.

Celkové oprávnění v procesu řízení letové způsobilosti kompletního letadla lze dosáhnout mimo jiné:

- Jmenováním odpovědného vedoucího nebo vedoucího zachování letové způsobilosti jako osoby kontrolující letovou způsobilost.

- Oprávněním provádět kontroly letové způsobilosti pouze u těch konkrétních letadel, za něž je osoba odpovědná za celý proces řízení zachování letové způsobilosti.

AMC M.A.707(a)(1) Osoby kontrolující letovou způsobilost

Formální výcvik v oblasti letecké údržby se rozumí výcvik (interní nebo externí) podporovaný důkazy o těchto tématech:

- příslušné části předpisů pro počáteční letovou způsobilost a zachování letové způsobilosti; a

- je-li to použitelné, příslušné části provozních požadavků a postupů; a

- CAME; a

- znalost odpovídajícího vzorku typu (typů) letadla získaného formálním výcvikovým kurzem. Tyto kurzy by měly být alespoň na úrovni odpovídající všeobecnému seznámení na úrovni 1 podle přílohy III ČOS 174007 (EMAR 66) a mohou být poskytnuty MTO schválenou podle ČOS 174006 (EMAR 147), výrobcem nebo jinou organizací uznanou NVLA;

- „příslušným vzorkem“ se rozumí, že tyto kurzy by se měly vztahovat na typické systémy zastavěné v těch letadlech, která jsou uvedena v rozsahu schválení;

- metody údržby.

AMC M.A.707(a)(2) Osoby kontrolující letovou způsobilost

NENÍ K DISPOZICI.

- Nominating as airworthiness review staff personnel from the Quality Department of the CAMO.

- Contracting/tasking staff from another organisation.

Overall authority on the airworthiness management process of complete aircraft may be achieved, among other ways, by:

- Nominating as airworthiness review staff the Accountable Manager or the Continuing Airworthiness Manager.

- Being authorised to perform airworthiness reviews only on those particular aircraft for which the person is responsible for the complete continuing airworthiness management process.

AMC M.A.707(a)(1) Airworthiness review staff

Formal aeronautical maintenance training means training (internal or external) supported by evidence on the following subjects:

- relevant parts of initial and continuing airworthiness regulations; and

- relevant parts of operational requirements and procedures, if applicable; and

- the CAME; and

- knowledge of a relevant sample of the type(s) of aircraft gained through a formalised training course. These courses should be at least at a level equivalent to EMAR 66 Appendix III Level 1 General Familiarisation and could be imparted by an EMAR 147 MTO, by the manufacturer, or by any other organisation accepted by the NMAA;

“relevant sample” means that these courses should cover typical systems embodied in those aircraft being within the scope of approval;

- maintenance methods.

AMC M.A.707(a)(2) Airworthiness review staff

NOT APPLICABLE.

AMC M.A.707(b) Osoby kontrolující letovou způsobilost

Formální uznání osob kontrolujících letovou způsobilost NVLA je uděleno prostřednictvím odpovídajícího formuláře 4 EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document).

Kontrolou letové způsobilosti „pod dozorem“ se rozumí kontrola letové způsobilosti pod dozorem NVLA. Pokud má CAMO již řádně oprávněné osoby kontrolující letovou způsobilost, může NVLA uznat, že dozor budou v souladu se schváleným postupem vykonávat tyto stávající osoby kontrolující letovou způsobilost. V takových případech by měl být NVLA předložen důkaz o kontrole letové způsobilosti provedené pod dozorem spolu s formulářem 4 EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document). Pokud bude NVLA přesvědčena, vydá formální uznání prostřednictvím formuláře 4 EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document).

Jakmile byly osoby kontrolující letovou způsobilost uznány NVLA, uvedení jejich jmen v CAME (viz bod M.A.704(a)5 ČOS 174008 (EMAR M)) představuje formální oprávnění CAMO.

AMC M.A.707(c) Osoby kontrolující letovou způsobilost

Za účelem zachování platnosti jejich oprávnění, by měly osoby kontrolující letovou způsobilost buď:

- být zapojeny do činností řízení zachování letové způsobilosti po dobu nejméně šesti měsíců v každém dvouletém období; nebo
- provést v posledních dvanácti měsících alespoň jednu kontrolu letové způsobilosti.

K obnovení platnosti oprávnění by měly osoby kontrolující letovou způsobilost provést na vyhovující úrovni kontrolu letové způsobilosti pod dozorem NVLA nebo, pokud je to uznáno NVLA, pod dozorem jiné osoby kontrolující letovou způsobilost s platným oprávněním CAMO v souladu se schváleným postupem.

AMC M.A.707(e) Osoby kontrolující letovou způsobilost

Minimální obsah záznamů o osobách

AMC M.A.707(b) Airworthiness review staff

The formal acceptance by the NMAA of the airworthiness review staff is granted through the corresponding EMAR Form 4.

An airworthiness review “under supervision” means under the supervision of the NMAA. If the CAMO has already properly authorised airworthiness review staff, the NMAA may accept that the supervision be performed by these existing airworthiness review staff in accordance with an approved procedure. In such cases, evidence of the airworthiness review performed under supervision should be provided to the NMAA together with the EMAR Form 4. If satisfied, the NMAA will issue the formal acceptance through the EMAR Form 4.

Once the airworthiness review staff have been accepted by the NMAA, the inclusion of their name in the CAME (refer to EMAR M.A.704(a)5) constitutes the formal authorisation by the CAMO.

AMC M.A.707(c) Airworthiness review staff

In order to keep their authorisations valid, the airworthiness review staff should have either:

- been involved in continuing airworthiness management activities for at least six months in every two year period; or
- conducted at least one airworthiness review in the last twelve month period.

In order to restore the validity of the authorisation, the airworthiness review staff should conduct at a satisfactory level an airworthiness review under the supervision of the NMAA or, if accepted by the NMAA, under the supervision of another currently valid authorised airworthiness review staff of the CAMO in accordance with an approved procedure.

AMC M.A.707(e) Airworthiness review staff

The minimum content of the airworthiness

kontrolujících letovou způsobilost by měl být:

- Jméno,
- Hodnost/funkce a služební číslo (je-li to použitelné),
- Datum narození,
- Základní vzdělání,
- Zkušenosti,
- Vysokoškolské letecké vzdělání a/nebo kvalifikace podle ČOS 174007 (EMAR 66) a/nebo kvalifikace personálu údržby letadel uznaná státem,
- Absolvovaný počáteční výcvik,
- Absolvovaný typový výcvik,
- Absolvovaný pokračovací výcvik,
- Zkušenosti v oblasti zachování letové způsobilosti a v rámci organizace,
- Odpovědnosti na současné pozici v organizaci,
- Kopie oprávnění (včetně rozsahu, data prvního vydání, data ukončení platnosti a případně identifikačního čísla),
- Bezpečnostní prověrka (tam, kde je to použitelné).

GM M.A.708(b)(2) Řízení zachování letové způsobilosti

Je možné, že v rámci pMS bude CAMO poskytován AMP pro některé typy letadel, zatímco u jiných typů letadel bude AMP „vypracován a řízen“ CAMO. Tato skutečnost bude identifikována NVLA podle jednotlivých platform. V těchto případech je možné, že se povinnosti CAMO týkající se „vypracování a řízení“ AMP pro typy letadel, za něž odpovídá, budou lišit. Tyto rozdíly musí být jasně identifikovány ve CAME.

AMC M.A.708(b)(3) Řízení zachování letové způsobilosti

NENÍ K DISPOZICI.

AMC M.A.708(c) Řízení zachování letové způsobilosti (*)

1. Není-li organizace, která provozuje letadlo, schválena podle ČOS 174004 (EMAR 145) nebo je-li organizace údržby organizace,

review staff record should be:

- Name,
- Rank/Grade and Service Number (if applicable)
- Date of Birth,
- Basic Education,
- Experience,
- Aeronautical Degree and/or EMAR 66 qualification and/or nationally recognised maintenance personnel qualification,
- Initial Training received,
- Type Training received,
- Continuation Training received,
- Experience in continuing airworthiness and within the organisation,
- Responsibilities of current role in the organisation,
- Copy of the authorisation (to include scope, date of first issue, expiry date, and identification number if applicable),
- Security clearance (where applicable).

GM M.A.708(b)(2) Continuing airworthiness management

It is possible that within a pMS, the AMP will be provided to the CAMO for some aircraft types whilst for other aircraft types the AMP is to be 'developed and controlled' by the CAMO. This will be identified by the NMAA on a platform-by-platform basis. In these cases it is possible that the CAMO's responsibilities towards the 'development and control' of the AMP of the aircraft types for which it is responsible will differ. These differences are to be clearly identified in the CAME.

AMC M.A.708(b)(3) Continuing airworthiness management

NOT APPLICABLE.

AMC M.A.708(c) Continuing airworthiness management (*)

1. Where an Operating Organisation is not approved under EMAR 145 or where an Operating Organisation's maintenance

kteřá provozuje letadlo, nezávislou organizací, měly by být mezi organizací, která provozuje letadlo / CAMO a AMO dohodnuty formální postupy nebo smlouva, které podrobně stanoví práce, které bude provádět AMO. Příloha XI k bodu AMC M.A.708 (c) uvádí další podrobnosti k tomuto tématu.

2. Specifikace práce i rozdělení odpovědnosti by měly být jasné, jednoznačné a dostatečně podrobné, aby se zajistilo, že mezi dotčenými stranami (organizace, která provozuje letadlo, CAMO a AMO) by nemělo dojít k žádnému nedorozumění, což by mohlo vést k situaci, kdy práce, která má vliv na letovou způsobilost nebo provozuschopnost letadla, není nebo nebude řádně provedena.

3. Zvláštní pozornost by měla být věnována postupům a odpovědnostem, aby bylo zajištěno, že budou provedeny všechny práce údržby, analyzovány SB (nebo rovnocenné národní dokumenty) a přijata rozhodnutí o jejich splnění, AD budou dokončeny včas a že veškeré práce, včetně nepovinných modifikací, se provádí podle schválených údajů a podle aktuálních norem.

4. NENÍ K DISPOZICI.

5. NENÍ K DISPOZICI.

6. NENÍ K DISPOZICI.

7. Účelem bodu M.A.708(c) ČOS 174008 (EMAR M) je zajistit, aby veškerá údržba byla prováděna AMO. To nevylučuje primární ujednání o údržbě s organizací, která není AMO, pokud předvede, že takové ujednání je v zájmu organizace, která provozuje letadlo, zjednodušením řízení údržby a organizace, která provozuje letadlo / CAMO nad ní udržuje odpovídající kontrolu. Toto ujednání by nemělo bránit organizaci, která provozuje letadlo / CAMO v tom, aby zajišťovala, že veškerou údržbu provádí AMO a že je ve shodě s požadavky bodu M.A.201 ČOS 174008 (EMAR M) na odpovědnost za zachování letové způsobilosti. Typickým příkladem takového ujednání je:

Organizace, která provozuje letadlo, může mít za to, že je vhodnější mít primárního dodavatele, který by letadla nebo letadlové celky odesílal do příslušně schválených AMO

organisation is an independent organisation, formal tasking or a contract should be agreed between the Operating Organisation/CAMO and an EMAR 145 AMO which specifies, in detail the work to be performed by the EMAR 145 AMO. Appendix XI to AMC to EMAR M.A.708(c) gives further details on the subject.

2. Both the specification of work and the assignment of responsibilities should be clear, unambiguous and sufficiently detailed to ensure that no misunderstanding should arise between the parties concerned (Operating Organisation, CAMO and EMAR 145 AMO) that could result in a situation where work that has a bearing on the airworthiness or serviceability of an aircraft is not or will not be properly performed.

3. Special attention should be paid to procedures and responsibilities to ensure that all maintenance work is performed, Service Bulletins (or national equivalent) are analysed and decisions taken on their accomplishment, Airworthiness Directives are completed on time and that all work, including non-mandatory modifications, is carried out to approved data and to the latest standards.

4. NOT APPLICABLE.

5. NOT APPLICABLE.

6. NOT APPLICABLE.

7. The purpose of EMAR M.A.708(c) is to ensure that all maintenance is carried out by EMAR 145 AMOs. This does not preclude a primary maintenance arrangement with an organisation that is not such an EMAR 145 AMO, when it proves that such an arrangement is in the interest of the Operating Organisation by simplifying the management of its maintenance, and the Operating Organisation/CAMO keeps an appropriate control of it. Such an arrangement should not preclude the Operating Organisation/CAMO from ensuring that all maintenance is performed by an EMAR 145 AMO and complying with the EMAR M.A.201 continuing airworthiness responsibility requirements. A typical example of such an arrangement is:

The Operating Organisation may find it more appropriate to have a primary contractor that would dispatch the aircraft and/or components to appropriately approved maintenance

místo aby sama letadla a/nebo různé typy letadlových celků zasílala různým AMO. Výhodou pro organizaci, která provozuje letadlo, je, že řízení údržby je zjednodušeno jediným kontaktním bodem pro údržbu letadel a/nebo letadlových celků. Organizace, která provozuje letadlo, zůstává odpovědná za zajištění toho, aby veškerá údržba byla prováděna AMO a v souladu se schválenou normou.

V podstatě to nemění záměr bodu M.A.201(h) ČOS 174008 (EMAR M), protože to také vyžaduje, aby organizace, která provozuje letadlo, vytvořila formální úkol údržby nebo písemnou smlouvu o údržbě a bez ohledu na to, jaký druh přijatelného ujednání je učiněn, musí organizace, která provozuje letadlo, vykonávat stejnou úroveň řízení smluvní nebo úkolem stanovené údržby, zejména prostřednictvím personálu řízení zachování letové způsobilosti podle bodu M.A.706(c) ČOS 174008 (EMAR M) a systému kvality podle bodu M.A.712 ČOS 174008 (EMAR M).

* Viz příloha XI k bodu AMC M.A.708(c)

AMC GM M.A.708(c)(1) Řízení zachování letové způsobilosti

NENÍ K DISPOZICI

AMC M.A.709 Dokumentace

Pokud je CAMO podle bodu M.A.201(k) ČOS 174008 (EMAR M) smluvně zadán / stanoven úkol řízení zachování letové způsobilosti letadla provozovaného organizací, která provozuje letadlo, a používá údaje o údržbě poskytnuté organizací, která provozuje letadlo, CAMO odpovídá za zajištění aktuálnosti těchto údajů. V důsledku toho by ve smlouvě / stanovení úkolu s organizací, která provozuje letadlo, měly být zavedeny příslušné postupy nebo ustanovení.

Věta „... není-li v čl. 714, sekce A, tohoto ČOS stanoveno jinak“, znamená zejména potřebu uchovávat kopii údajů organizace, která provozuje letadlo, které byly použity k provádění činností zachování letové způsobilosti během doby trvání smlouvy / stanoveného úkolu.

organisations, rather than the Operating Organisation itself sending the aircraft and/or different types of components to various EMAR 145 AMOs. The benefit for the Operating Organisation is that the management of maintenance is simplified by having a single point-of-contact for aircraft and/or component maintenance. The Operating Organisation remains responsible for ensuring that all maintenance is performed by EMAR 145 AMOs and in accordance with the approved standard.

In essence, this does not alter the intent of EMAR M.A.201(h) in that it also requires that the Operating Organisation has to establish formal tasking or a written maintenance contract and, whatever type of acceptable arrangement is made, the Operating Organisation is required to exercise the same level of control on contracted or tasked maintenance, particularly through the EMAR M.A.706(c) continuing airworthiness management group of persons and quality system as referred to in EMAR M.A.712.

* see Appendix XI to AMC to EMAR M.A.708(c)

AMC M.A.708(c)(1) Continuing airworthiness management

NOT APPLICABLE

AMC M.A.709 Documentation

When a CAMO is contracted/tasked under EMAR M.A.201(k) for the management of the continuing airworthiness of aircraft operated by the Operating Organisation and it uses maintenance data provided by the Operating Organisation, the CAMO is responsible for ensuring that this data is current. As a consequence, it should establish appropriate procedures or provisions in the contract/tasking with the Operating Organisation.

The sentence „..., except when required by EMAR M.A.714“, means, in particular, the need to keep a copy of the Operating Organisation's data which was used to perform continuing airworthiness activities during the contract/tasking period.

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

1. Kontrola zahrnuje minimálně následující kategorie dokumentů:

- doklady o zápisu do rejstříku (tam, kde je to použitelné);
- bod M.A.305 ČOS 174008 (EMAR M) systém záznamů o zachování letové způsobilosti letadla;
- bod M.A.306 ČOS 174008 (EMAR M) letadlová kniha;
- seznam odložených závad, MEL a CDL (je-li to použitelné);
- letovou příručku letadla a/nebo jakékoli jiné příručky požadované NVLA, včetně konfigurace letadla;
- AMP;
- údaje o údržbě;
- odpovídající obsah prací;
- stav AD;
- stav modifikací a SB (nebo rovnocenného národního dokumentu);
- schvalovací listy pro modifikace a opravy;
- seznam letadlových celků s omezenou provozní dobou (podle potřeby včetně seznamu modulů motoru a/nebo vrtule);
- příslušný formulář 1 EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document) nebo rovnocenný formulář;
- protokol o hmotnosti a vyvážení a seznam zastavěného vybavení;
- přílohy (M)TC letadla, motorů a vrtulí;
- aktuální protokol o symetrii, je-li to použitelné.

V rámci každé kategorie dokumentů by měly být prováděny alespoň namátkové kontroly.

2. V souvislosti s bodem M.A.710(a) ČOS 174008 (EMAR M) „plně dokumentováno“ znamená, že CAMO by měla vypracovat postupy pro osoby kontrolující letovou způsobilost k vypracování zprávy o shodě, která potvrzuje, že výše uvedené bylo zkontrolováno a na základě objektivních

AMC M.A.710(a) Airworthiness review

1. A review is a check of at least the following categories of documents:

- registration papers (where applicable);
- EMAR M.A.305 aircraft continuing airworthiness record system;
- EMAR M.A.306 aircraft technical log;
- list of deferred defects, MEL and CDL (if applicable);
- aircraft flight manual and/or any other manuals required by the NMAA including aircraft configuration;
- AMP;
- maintenance data;
- relevant work packages;
- AD status;
- modification and SB status (or national equivalent);
- modification and repair approval sheets;
- list of service life-limited components (to include list of engine and/or propeller modules where appropriate);
- relevant EMAR Form 1s or equivalent;
- weight and balance report and installed equipment list;
- aircraft, engine and propeller (M)TC Data Sheets;
- if applicable, latest symmetry report.

As a minimum, sample checks within each document category should be carried out.

2. In the context of EMAR M.A.710(a), ‘fully documented’ means that the CAMO should develop procedures for airworthiness review staff to produce a compliance report that confirms the above have been reviewed and, based on objective evidence, found to be in compliance with EMAR M.

důkazů shledáno ve shodě s EMAR M.

V této souvislosti je „objektivní důkaz“ fyzickým důkazem, že osoby provádějící kontrolu nebo audit letové způsobilosti mohou samy kontrolovat a vyhodnocovat. To poskytuje přesvědčivé důkazy o tom, že kontrola nebo audit byl skutečně proveden tak, jak bylo uvedeno, a že bylo zjištěno, že kritéria podle bodu M.A.710(a) ČOS 174008 (EMAR M) jsou v pořádku.

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

1. Fyzická kontrola může vyžadovat činnosti klasifikované jako údržba (např. provozní zkoušky, zkoušky nouzového vybavení, vizuální prohlídky vyžadující otevření panelu atd.). V tomto případě by mělo být po kontrole letové způsobilosti pro letadlo vydáno CRS v souladu s ČOS 174004 (EMAR 145).

Pokud osoby kontrolující letovou způsobilost nejsou k uvolnění takové údržby příslušně oprávněny, je podle bodu M.A.710(b) ČOS 174008 (EMAR M) vyžadováno, aby jim byl nápomocen osvědčující personál podle bodu 145.A.35 ČOS 174004 (EMAR 145). Funkce tohoto osvědčujícího personálu je však omezena na provádění a uvolňování úkonů údržby požadovaných osobami kontrolujícími letovou způsobilost; jejich úkolem není provádět fyzickou prohlídku letadla. Jak je uvedeno v bodě M.A.710(b) ČOS 174008 (EMAR M), osoby kontrolující letovou způsobilost provádějí fyzickou prohlídku letadla a tato prohlídka zahrnuje ověření, že mezi letadlem a předloženými záznamy nelze nalézt žádné nesrovnalosti.

2. Fyzická prohlídka letadla může zahrnovat ověření, která mají být provedena během letu.

3. CAMO by měla vypracovat postupy pro osoby kontrolující letovou způsobilost k vypracování zprávy o shodě, která potvrzuje, že fyzické prohlídky byly provedeny a shledány vyhovujícími.

4. Pro zajištění shody může fyzická prohlídka letadla zahrnovat příslušné namátkové kontroly položek.

In this context, 'objective evidence' is physical evidence that an individual auditing the airworthiness review can inspect and evaluate for themselves. It provides compelling evidence that the review or audit was actually performed as indicated, and that the criteria in EMAR M.A.710(a) were found to be in order.

AMC M.A.710(b) and (c) Airworthiness review

1. The physical survey could require actions categorised as maintenance (e.g. operational tests, tests of emergency equipment, visual inspections requiring panel opening etc.). In this case, after the airworthiness review, a CRS for aircraft should be issued in accordance with EMAR 145.

When the airworthiness review staff are not appropriately authorised to release such maintenance, EMAR M.A.710(b) requires them to be assisted by EMAR 145.A.35 certifying staff. However, the function of such certifying staff is limited to performing and releasing the maintenance actions requested by the airworthiness review staff; it is not their function to perform the physical survey of the aircraft. As stated in EMAR M.A.710(b), the airworthiness review staff shall carry out the physical survey of the aircraft, and this survey includes the verification that no inconsistencies can be found between the aircraft and the documented review of records.

2. The physical survey of the aircraft may include verifications to be carried out during flight.

3. The CAMO should develop procedures for the airworthiness review staff to produce a compliance report that confirms the physical survey has been carried out and found satisfactory.

4. To ensure compliance, the physical survey of the aircraft may include relevant sample checks of items.

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

Pokud se kontrola letové způsobilosti předpokládá do 90 dnů, výraz „bez ztráty návaznosti na plán kontroly letové způsobilosti“ znamená, že nové datum platnosti je stanoveno jeden rok po předchozím datu platnosti. V důsledku toho, kdy se předpokládá kontrola letové způsobilosti, je platnost kontroly letové způsobilosti nebo osvědčení kontroly letové způsobilosti delší než jeden rok (až o 90 dnů).

Pokud se z provozních důvodů předpokládá kontrola letové způsobilosti dříve o více než 90 dní, je další kontrola letové způsobilosti 12 měsíců od tohoto dřívějšího předpokládaného data.

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

Kopie zprávy o fyzické kontrole shody a zprávy o kontrole shody dokumentů by měla být zaslána NVLA spolu s veškerými doporučeními, která byla vydána.

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

To znamená, že osoby kontrolující letovou způsobilost, které podepíší MARC (formulář 15b EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document)) nebo doporučení pro NVLA vydat MARC (formulář 15a EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document)), by měly být ty, které provedly fyzickou prohlídku letadla a také dokončily/dohlížely/řídily dokumentovanou kontrolu. Účelem požadavku není delegování fyzické prohlídky letadla na osvědčující personál, který není osobami kontrolujícími letovou způsobilost. Ustanovení bodu M.A.710(d) ČOS 174008 (EMAR M) umožňující očekávat fyzickou prohlídku s předstihem 90 dnů navíc poskytuje dostatečnou flexibilitu k zajištění přítomnosti osob kontrolujících letovou způsobilost.

AMC M.A.711(b) Práva organizace

NENÍ K DISPOZICI

AMC M.A.710(d) Airworthiness review

When an airworthiness review is anticipated by up to 90 days, the expression “without loss of continuity of the airworthiness review pattern” means that the new expiration date is set up one year after the previous expiration date. As a consequence, when the airworthiness review is anticipated, the validity or the airworthiness review certificate is longer than one year (up to 90 days longer).

If for service reasons, an airworthiness review is anticipated by more than 90 days, the next airworthiness review is due 12 months from this earlier anticipated date.

AMC M.A.710(e) Airworthiness review

A copy of both the physical survey compliance report and the document review compliance report should be sent to the NMAA together with any recommendation issued.

AMC M.A.710(g) Airworthiness review

This means that the airworthiness review staff who is going to sign the MARC (EMAR Form 15b) or the recommendation for the NMAA to issue the MARC (EMAR Form 15a) should be the one who carried out the physical survey of the aircraft and also completed / supervised / managed the documented review. It is not the intent of the requirement to delegate the physical survey of the aircraft to certifying staff who are not airworthiness review staff. Furthermore, the provision of EMAR M.A.710(d) allowing a 90 days anticipation for the physical survey provides enough flexibility to ensure that the airworthiness review staff are present.

AMC M.A.711(b) Privileges of the organisation

NOT APPLICABLE

AMC M.A.711(c) Práva organizace

NENÍ K DISPOZICI

AMC M.A.712(a) Systém kvality

1. Postupy by měly být udržovány v aktuální verzi tak, aby odrážely osvědčené postupy v rámci CAMO. Je odpovědností veškerého personálu CAMO, aby hlásil jakékoli obtíže s postupy prostřednictvím svých interních mechanismů pro hlášení událostí.

2. Všechny postupy a jejich změny, tam kde je to praktické, by měly být před použitím ověřeny a uznány platnými.

3. Část systému pro zpětnou vazbu by se měl zabývat tím, kdo je v každém konkrétním případě povinen napravit jakoukoli neshodu, a postupem, který je nutné dodržet, pokud není náprava dokončena v odpovídajících lhůtách. Postup by měl zahrnovat odpovědného vedoucího uvedeného v bodě M.A.706 ČOS 174008 (EMAR M).

4. Nezávislé zprávy auditu kvality, na které odkazuje bod AMC M.A.712(b), by měly být zaslány příslušnému oddělení za účelem nápravy s uvedením cílových termínů nápravy. Termíny nápravy by měly být projednány s tímto oddělením dříve, než oddělení kvality nebo jmenovaný auditor kvality potvrdí tato data ve zprávě. Příslušné oddělení musí pro nálezy provést nápravná opatření a o těchto nápravných opatřeních informovat manažera kvality nebo auditora kvality.

5. Odpovědný vedoucí by měl organizovat pravidelné schůzky s personálem ke kontrole realizace nápravných opatření. U velkých CAMO mohou být tyto schůzky na denní bázi delegovány na manažera kvality, za předpokladu schůzky odpovědného vedoucího s vedoucím personálem zapojeným do kontroly celkové výkonnosti konaných nejméně dvakrát za rok a obdržení souhrnné zprávy o nálezech neshody nejméně jednou za půl roku.

AMC M.A.712(b) Systém kvality

1. Hlavním cílem systému kvality je umožnit CAMO udržet letadlo způsobilé k letu a zachovat shodu s požadavky ČOS 174008 (EMAR M).

AMC M.A.711(c) Privileges of the organisation

NOT APPLICABLE

AMC M.A.712(a) Quality system

1. Procedures should be held current such that they reflect best practice within the CAMO. It is the responsibility of all CAMO staff to report any difficulties with the procedures via their CAMO's internal occurrence reporting mechanisms.

2. All procedures, and changes to the procedures, should be verified and validated before use where practicable.

3. The feedback part of the system should address who is required to rectify any noncompliance in each particular case and the procedure to be followed if rectification is not completed within appropriate timescales. The procedure should include the Accountable Manager specified in EMAR M.A.706.

4. The independent quality audit reports referenced in AMC EMAR M.A.712(b) should be sent to the relevant department for rectification action giving target rectification dates. Rectification dates should be discussed with such department before the quality department or nominated quality auditor confirms such dates in the report. The relevant department is required to rectify findings and inform the Quality Manager or the quality auditor of such rectification.

5. The Accountable Manager should hold regular meetings with staff to check progress on rectification. In large CAMOs 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 non-compliance.

AMC M.A.712(b) Quality system

1. The primary objectives of the quality system are to enable the CAMO to ensure airworthy aircraft and to remain in compliance with the EMAR M requirements.

2. Základním prvkem systému kvality je nezávislý audit.

3. Nezávislý audit je objektivním procesem rutinních namátkových kontrol všech aspektů schopnosti CAMO provádět řízení zachování letové způsobilosti podle požadovaných norem. Zahrnuje určité kontroly letadla, protože to je konečný výsledek procesu.

4. Nezávislý audit představuje objektivní přehled všech činností souvisejících s řízením zachování letové způsobilosti. Je určen k doplnění požadavku bodu M.A.902 ČOS 174008 (EMAR M) na kontrolu letové způsobilosti k přesvědčení, že všechna letadla řízená organizací zůstávají způsobilá letu.

5. Nezávislý audit by měl zajistit, aby byly každý rok kontrolovány všechny aspekty shody s hlavou G sekce A ČOS 174008 (EMAR M), včetně všech smluvních / úkolem stanovených činností a může být prováděn jako kompletní jednotlivá prověrka nebo rozdělený v průběhu roku v souladu s plánem. Pokud je řízeno zachování letové způsobilosti více než jednoho typu letadla, nezávislý audit nevyžaduje, aby byl každý postup kontrolován u každého typu letadla, pokud lze předvést, že konkrétní postup je společný pro více než jeden typ letadla a postup byl každoročně kontrolován bez výsledných nálezů. Pokud byly identifikovány nálezy, měl by být konkrétní postup znovu zkontrolován u jiných typů letadel, dokud nebudou u nálezů provedena nápravná opatření, následně se může nezávislý auditní postup vrátit zpět k ročnímu intervalu pro konkrétní postup.

Za předpokladu, že neexistují žádné nálezy týkající se bezpečnosti, mohou být doby auditu uvedené v těchto AMC prodlouženy až o 100 %, pokud s tím NVLA souhlasí.

6. Pokud má CAMO více než jedno schválené místo, měl by systém kvality popsat, jak jsou integrována do systému, a zahrnout plán každoročního auditu každého místa.

7. Zpráva by měla být vypracována vždy, když je proveden audit a popisovat, co bylo zkontrolováno a výsledné nálezy týkající se příslušných postupů, smluv / stanovených

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 CAMO's ability to carry out continuing airworthiness management to the required standards. It includes some on-aircraft sampling as this is the end result of the process.

4. The independent audit represents an objective overview of the complete continuing airworthiness management related activities. It is intended to complement the EMAR M.A.902 requirement for an airworthiness review to be satisfied that all aircraft managed by the organisation remain airworthy.

5. The independent audit should ensure that all aspects of EMAR M.A. Subpart G compliance are checked annually, including all the contracted/tasked activities, and may be carried out as a complete single exercise or subdivided over the annual period in accordance with a scheduled plan. If the continuing airworthiness of more than one aircraft type is managed, the independent audit does not require each procedure to be checked against each aircraft type when it can be shown that the particular procedure is common to more than one aircraft type and the procedure has been checked every year without resultant findings. Where findings have been identified, the particular procedure should be rechecked against other aircraft types until the findings have been rectified after which the independent audit procedure may revert back to the annual interval for the particular procedure.

Provided that there are no safety related findings, the audit time periods specified in this AMC may be increased by up to 100 % subject to agreement by the NMAA.

6. Where the CAMO has more than one approved location, the quality system should describe how these are integrated into the system and include a plan to audit each location every year.

7. A report should be raised each time an audit is carried out describing what was checked and the resulting findings against applicable procedures, contracts/taskings and

úkolů a požadavků podle EMAR.

8. Nezávislost auditu by měla být zajištěna tím, že audity nebudou provádět osoby odpovědné za funkci, postup nebo produkty, které jsou kontrolovány.

9. CAMO by měla vypracovat plán kvality přijatelný pro NVLA, který ukáže, kdy a jak často budou činnosti požadované podle hlavy G sekce A ČOS 174008 (EMAR M) kontrolovány.

AMC M.A.712(f) Systém kvality

NENÍ K DISPOZICI

AMC M.A.713 Změny v CAMO

1. NENÍ K DISPOZICI.
2. Přesunuto do bodu AMC M.B.706.

AMC M.A.714 Uchovávání záznamů

1. Systém pro uchovávání záznamů o zachování letové způsobilosti by měl být popsán v CAME.

2. Pokud CAMO zařídí, aby si AMO ponechala kopie záznamů o zachování letové způsobilosti podle bodu M.A.714 ČOS 174008 (EMAR M) jejím jménem, bude i přes to CAMO nadále odpovědná za jejich uchovávání. Pokud jiná CAMO přebírá odpovědnost za řízení zachování letové způsobilosti letadla, je původní CAMO odpovědná za přenos záznamů.

3. Uchovávání záznamů o zachování letové způsobilosti ve formě přijatelné pro NVLA obvykle znamená v papírové podobě nebo v počítačové databázi nebo v kombinaci obou metod. Přijatelné jsou také záznamy uložené na mikrofilmtech nebo na optických discích. Všechny záznamy by měly být čitelné a přístupné po dobu uložení.

„Čitelné a přístupné“ je definováno v bodě AMC M.A.305(h).

4. Papírové systémy by měly používat materiál, který odolá běžné manipulaci a vyplňování.

5. Počítačové systémy by měly mít alespoň jeden záložní systém, který by měl být aktualizován do 24 hodin od jakéhokoli nového zadání. Každý terminál by měl

EMAR requirements.

8. The independence of the audit should be established by ensuring that audits are not carried out by personnel responsible for the function, procedure or products being checked.

9. A CAMO should establish a quality plan acceptable to the NMAA that shows when and how often the activities required by EMAR M.A. Subpart G will be audited.

AMC M.A.712(f) Quality system

NOT APPLICABLE

AMC M.A.713 Changes to the CAMO

1. NOT APPLICABLE.
2. Moved to AMC EMAR M.B.706.

AMC M.A.714 Record-keeping

1. The system to retain the continuing airworthiness records should be described in the CAME.

2. When a CAMO arranges for an EMAR 145 AMO to retain copies of the EMAR M.A.714 continuing airworthiness records on its behalf, the CAMO will nevertheless continue to be responsible for their preservation. If another CAMO assumes responsibility for managing the continuing airworthiness of an aircraft, then the original CAMO is responsible for transferring the records.

3. Keeping continuing airworthiness records in a form acceptable to the NMAA means in paper form or on a computer database or a combination of both methods. Records stored in microfilm or optical disc form are also acceptable. The record should remain readable and accessible throughout the required retention period.

'Readable and accessible' is defined in AMC EMAR M.A.305(h).

4. Paper systems should use robust material which can withstand normal handling and filing.

5. Computer systems should have at least one backup system which should be updated within 24 hours of any new entry. Each terminal is required to contain program

obsahovat programovou ochranu proti možnosti změny databáze neoprávněným personálem.

6. Záznamy o zachování letové způsobilosti mohou být pořizovány v libovolném okamžiku na mikrofilm nebo optický disk. Záznamy by měly být stejně čitelné jako původní záznamy a měly by zůstat čitelné po požadovanou dobu uchovávání.

AMC M.A.716(a)2 Nálezy NVLA shledané u CAMO

Plán nápravných opatření stanovený CAMO by se měl zabývat následky neshody, stejně jako její kořenovou příčinou.

GM M.A.716 Nálezy NVLA shledané u CAMO

1. Všeobecná ustanovení

(a) Preventivní opatření je opatření k odstranění příčiny možné neshody nebo jiné nežádoucí potenciální situace.

(b) Nápravným opatřením je opatření k odstranění nebo zmírnění kořenové příčiny (příčin) a k zabránění opakování zjištěné neshody nebo jiného nežádoucího stavu nebo situace. Správné určení kořenové příčiny je zásadní pro stanovení účinných nápravných opatření, která mají zabránit opakovanému výskytu.

(c) Náprava je akce k odstranění zjištěné neshody.

2. Analýza kořenové příčiny

(a) Je důležité, aby se analýza nezaměřila především na zjištění, kdo nebo co neshodu způsobilo, ale proč byla způsobena. Stanovení kořenové příčiny nebo příčin neshody často vyžaduje zastřešující pohled na události a okolnosti, které k ní vedou, tak, aby byly kromě přímých faktorů identifikovány všechny možné systémové a přispívající faktory (regulační, lidské faktory, organizační, řídicí, kulturní, technické atd.). Úzké zaměření na jednotlivé události nebo poruchy nebo použití jednoduché metody, jako je stromu poruchových stavů k identifikaci řetězce událostí, které vedou k neshodě, nemusí řádně odrážet složitost situace, a proto hrozí, že budou ignorovány důležité faktory, které je nutné řešit, aby se zabránilo opakovanému výskytu.

safeguards against the ability of unauthorised personnel to alter the database.

6. Microfilming or optical storage of continuing airworthiness records may be carried out at any time. The records should be as legible as the original record and remain so for the required retention period.

AMC M.A.716(a)2 CAMO findings by the NMAA

The corrective action plan defined by the CAMO should address the effects of the noncompliance, as well as its root cause.

GM M.A.716 CAMO findings by the NMAA

1. General

(a) Preventive action is the action to eliminate the cause of a potential noncompliance, or other undesirable potential situation.

(b) Corrective action is the action to eliminate or mitigate the root cause(s) and prevent recurrence of an existing detected non-compliance, or other undesirable condition or situation. Proper determination of the root cause is crucial for defining effective corrective actions to prevent reoccurrence.

(c) Correction is the action to eliminate a detected non-compliance.

2. Root cause analysis

(a) It is important that the analysis does not primarily focus on establishing who or what caused the non-compliance but why it was caused. Establishing the root cause or causes of a non-compliance often requires an overarching view of the events and circumstances that lead to it, to identify all possible systemic and contributing factors (regulatory, human factors, organisational, managerial, cultural, technical, etc.) in addition to the direct factors. A narrow focus on single events or failures, or the use of a simple method such as fault tree, to identify the chain of events that lead to the non-compliance may not properly reflect the complexity of the issue, and, therefore bears the risk that important factors required to be addressed in order to prevent reoccurrence

(b) Tato nevhodná nebo částečná analýza kořenové příčiny často vede ke stanovení „rychlých oprav“, které řeší pouze příznaky neshody. Vzájemné posouzení výsledků analýzy kořenové příčiny může zvýšit její spolehlivost a objektivitu.

(c) Popis systému organizace, který posuzuje organizační struktury, procesy a jejich rozhraní, postupy, personál, vybavení, zařízení a prostředí, ve kterém organizace působí, bude podporovat účinnou analýzu jak kořenové příčiny (reaktivní), tak i rizik (proaktivní).

will be ignored.

(b) Such inappropriate or partial root cause analysis often leads to defining 'quick fixes' addressing the symptoms of the nonconformity only. A peer review of the results of the root cause analysis may increase its reliability and objectivity.

(c) A system description of the organisation considering organisational structures, processes and their interfaces, procedures, staff, equipment, facilities and the environment in which the organisation operates will support both effective root cause (reactive) and hazard (proactive) analysis.

**HLAVA H – OSVĚDČENÍ O UVOLNĚNÍ DO
PROVOZU (CRS)**

NENÍ K DISPOZICI.

**SUBPART H – CERTIFICATE OF
RELEASE TO SERVICE – CRS**

NOT APPLICABLE.

HLAVA I – VOJENSKÉ OSVĚDČENÍ O KONTROLE LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI (MARC)

AMC M.A.901 Kontrola letové způsobilosti letadla

NENÍ K DISPOZICI.

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

Formulář 15a EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document) vydává NVLA, zatímco formulář 15b EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document) vydává CAMO.

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

NENÍ K DISPOZICI.

AMC M.A.901(c)(2) Kontrola letové způsobilosti letadla

Je přijatelné předvídat prodloužení platnosti MARC maximálně o 30 dnů bez ztráty návaznosti na plán kontroly letové způsobilosti, což znamená, že nové datum platnosti je stanoveno jeden rok po předchozím datu platnosti.

Je rovněž přijatelné provést prodloužení MARC po jeho datu platnosti, pokud jsou splněny všechny podmínky pro prodloužení. To však znamená, že:

- dokud nebude MARC prodlouženo, letadlo nemůže létat, protože platnost MARC skončila; a
- nové datum platnosti (po prodloužení) je nastaveno jeden rok po předchozím datu platnosti (ne jeden rok po datu prodloužení).

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

Doporučení zaslané NVLA by mělo obsahovat nejméně níže uvedené položky:

(a) Všeobecné informace

- informace o CAMO;
- informace o organizaci, která provozuje letadlo;

SUBPART I – MILITARY AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE (MARC)

AMC M.A.901 Aircraft airworthiness review

NOT APPLICABLE.

AMC M.A.901(a) Aircraft airworthiness review

EMAR Form 15a is issued by the NMAA while EMAR Form 15b is issued by a CAMO.

AMC M.A.901(b) Aircraft airworthiness review

NOT APPLICABLE.

AMC M.A.901(c)(2) Aircraft airworthiness review

It is acceptable to anticipate the extension of the MARC by a maximum of 30 days without a loss of continuity of the airworthiness review pattern, which means that the new expiration date is set up one year after the previous expiration date.

It is also acceptable to perform the extension of a MARC after its expiration date, as long as all the conditions for the extension are met. However, this means that:

- until the MARC is extended the aircraft cannot fly because the MARC has expired; and
- the new expiration date (after extension) is set one year after the previous expiration date (not one year after the extension is performed).

AMC M.A.901(d) Aircraft airworthiness review

The recommendation sent to the NMAA should contain at least the items described below:

(a) General information

- CAMO information;
- Operating Organisation information;

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">- datum a místo provedení kontroly dokumentů a prohlídky letadel;- doba a místo, kde je letadlo možno vidět, je-li to vyžadováno NVLA. <p>(b) Informace o letadle</p> <ul style="list-style-type: none">- poznávací značka;- typ;- výrobce;- výrobní číslo;- odkaz na letovou příručku letadla;- údaje o hmotnosti a těžišti;- odkaz na AMP;- údaje o kontrole symetrie (je-li to použitelné). <p>(c) Dokumenty přiložené k doporučení</p> <ul style="list-style-type: none">- kopie žádosti organizace, která provozuje letadlo, o nové MARC. <p>(d) Stav letadla</p> <ul style="list-style-type: none">- celkový počet letových hodin a cyklů letadla nebo případně jiných jednotek spotřeby provozní doby;- seznam organizací, které prováděly činnosti zachování letové způsobilosti, včetně úkolů údržby letadla a jeho letadlových celků od vydání posledního MARC. <p>(e) Prohlídka letadla</p> <ul style="list-style-type: none">- přesný seznam oblastí letadla, které byly předmětem prohlídky, a jejich stav. <p>(f) Nálezy</p> <ul style="list-style-type: none">- seznam všech nálezů provedených během kontroly letové způsobilosti s provedenými nápravnými opatřeními. <p>(g) Prohlášení</p> <p>Prohlášení podepsané osobami kontrolujícími letovou způsobilost doporučující vydání MARC.</p> <p>Prohlášení by mělo potvrdit, že letadlo v jeho aktuální konfiguraci je ve shodě s následujícími požadavky:</p> <ul style="list-style-type: none">- AD až do aktuálního zveřejněného vydání; a- přílohou (M)TC; a | <ul style="list-style-type: none">- date and place the document review and the aircraft survey were carried out;- period and place the aircraft can be seen if required by the NMAA. <p>(b) Aircraft information</p> <ul style="list-style-type: none">- registration;- type;- manufacturer;- serial number;- Aircraft Flight Manual reference;- weight and centre of gravity data;- AMP reference;- symmetry check data (if applicable). <p>(c) Documents accompanying the recommendation</p> <ul style="list-style-type: none">- copy of the Operating Organisation's request for a new MARC. <p>(d) Aircraft status</p> <ul style="list-style-type: none">- aircraft total flight hours and cycles or other service life consumption units if applicable;- list of organisations having carried out continuing airworthiness activities including maintenance tasks on the aircraft and its components since the last MARC was issued. <p>(e) Aircraft survey</p> <ul style="list-style-type: none">- a precise list of the areas of the aircraft that were surveyed and their status. <p>(f) Findings</p> <ul style="list-style-type: none">- a list of all the findings made during the airworthiness review with the corrective action carried out <p>(g) Statement</p> <p>A statement signed by the airworthiness review staff recommending the issue of a MARC.</p> <p>The statement should confirm that the aircraft in its current configuration complies with the following:</p> <ul style="list-style-type: none">- Airworthiness Directives up to the latest published issue; and- (Military) Type Certificate datasheet; and |
|---|--|

- AMP; a
- omezeními provozní doby letadlových celků;
a
- platným plánem hmotnosti a polohy těžiště odrážejícím aktuální konfiguraci letadla; a
- ČOS 174005 (EMAR 21) pro všechny modifikace a opravy; a
- aktuální AFM včetně dodatků; a
- platným plánem kontroly symetrie (je-li to použitelné); a
- provozními požadavky.

Výše uvedené položky by měly jasně uvádět přesný odkaz na údaje použité při předvádění shody, například by mělo být uvedeno číslo a datum vydání použité přílohy (M)TC.

Prohlášení by mělo rovněž potvrdit, že všechny výše uvedené údaje jsou řádně zapsány a osvědčeny v systému záznamů o zachování letové způsobilosti letadla a/nebo v letadlové knize.

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

NENÍ K DISPOZICI.

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

Vhodné pracoviště by mělo zahrnovat:

- a) kancelář s běžným kancelářským vybavením, jako jsou stoly, telefony, kopírovací stroje atd., kde lze kontrolovat záznamy o zachování letové způsobilosti.
- b) hangár, pokud je potřebný pro fyzickou prohlídku.

Při manipulaci s kryty/panely, funkčních zkouškách atd. je nezbytná podpora personálu řádně oprávněného v souladu s bodem 145.A.35 ČOS 174004 (EMAR 145).

AMC M.A.903 Převod zápisu letadla do rejstříku v rámci EU

V PŘÍPADĚ POTŘEBY BUDE DOPLNĚNO POZDĚJI.

- AMP; and
- component service life limitations; and
- the valid weight and centre of gravity schedule reflecting the current configuration of the aircraft; and
- EMAR 21 for all modifications and repairs; and
- the current Aircraft Flight Manual including supplements; and
- valid symmetry check schedule (if applicable); and
- operational requirements.

The above items should clearly state the exact reference of the data used in establishing compliance; for instance, the number and issue of the (M)TC data sheet used should be stated.

The statement should also confirm that all of the above is properly entered and certified in the aircraft continuing airworthiness record system and/or in the aircraft technical log.

AMC M.A.901(g) Aircraft airworthiness review

NOT APPLICABLE.

AMC M.A.901(j) Aircraft airworthiness review

Suitable accommodation should include:

- a) an office with normal office equipment such as desks, telephones, photocopying machines etc. whereby the continuing airworthiness records can be reviewed.
- b) a hangar when needed for the physical survey.

The support of personnel appropriately authorised in accordance with EMAR 145.A.35 is necessary to assist with depanelling/panelling/functional checks etc.

AMC M.A.903 Transfer of aircraft registration within the EU

TO BE ADDED LATER IF REQUIRED.

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

V PŘÍPADĚ POTŘEBY BUDE DOPLNĚNO POZDĚJI.

AMC M.A.904 Airworthiness review of aircraft imported into the EU

TO BE ADDED LATER IF REQUIRED.

AMC M.A.905(a)1 Nálezy NVLA na letadle

Organizace, která provozuje letadlo, by měla zavést účinný systém komunikace s provozními místy, aby zajistila včasné pozastavení letového provozu dotčeného letadla.

AMC M.A.905(a)1 Aircraft findings by the NMAA

The Operating Organisation should establish an effective system of communication with operating locations to ensure the timely suspension of flight operations of the affected aircraft.

AMC M.A.905(a)3 Nálezy NVLA na letadle

Plán nápravných opatření stanovený organizací, která provozuje letadlo, by se měl zabývat účinky nehody stejně jako její kořenovou příčinou.

AMC M.A.905(a)3 Aircraft findings by the NMAA

The corrective action plan defined by the Operating Organisation should address the effects of the non-compliance, as well as its root cause.

AMC M.A.905(a)1 Nálezy NVLA na letadle

Organizace, která provozuje letadlo, by měla posoudit přinejmenším následující:

- (a) Pravděpodobná kořenová příčina a faktory k ní přispívající;
- (b) Jejich použitelnost na ostatní letadla, za která odpovídá;
- (c) Další faktory, které by mohly potenciálně vést k nebezpečným stavům u těchto ostatních letadel.

AMC M.A.905(b) Aircraft findings by the NMAA

The Operating Organisation should consider at least the following:

- (a) Probable root cause and contributory factors;
- (b) Applicability of those to other aircraft under its responsibility;
- (c) Other factors that could potentially lead to unsafe condition(s) in those other aircraft.

GM M.A.905(a) Nálezy NVLA na letadle

Další pokyny viz bod GM EMAR M.A.716

GM M.A.905(a) Aircraft findings by the NMAA

See GM EMAR M.A.716 for further guidance.

SEKCE B

POSTUPY PRO NÁRODNÍ VOJENSKOU LETECKOU AUTORITU

HLAVA A – VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

AMC M.B.102(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 organizací, které provozují letadla, a CAMO 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 dohledu a neměla by je delegovat tak, aby se organizace, která provozuje letadlo, a CAMO ve skutečnosti regulovaly samy v záležitostech letové způsobilosti.

3. Zřízená organizační struktura by měla zajistit, aby různé úkoly a povinnosti NVLA nespolehaly na jednotlivce. To znamená, že v případě nemoci, úrazu nebo odchodu jednotlivých zaměstnanců by mělo být zaručeno trvalé a nerušené plnění těchto úkolů a povinností NVLA.

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

1. Inspektoři NVLA by měli mít:

1.1 praktické zkušenosti a odborné znalosti v oblasti uplatňování norem bezpečnosti letectví a bezpečných provozních postupů; a

1.2 komplexní znalosti:

(a) příslušných částí národních zaváděcích pravidel/předpisů, certifikačních specifikací, předpisů letové způsobilosti a poradenského materiálu;

(b) postupů NVLA;

(c) práv a povinností inspektora;

(d) systémů kvality;

(e) řízení zachování letové způsobilosti.

(f) provozních postupů, které ovlivňují řízení

SECTION B

PROCEDURES FOR NATIONAL MILITARY AIRWORTHINESS AUTHORITIES

SUBPART A – GENERAL

AMC M.B.102(a) NMAA – General

1. In deciding upon the required airworthiness organisational structure, the NMAA should review the number of certificates to be issued, the number and size of potential Operating Organisations and CAMOs 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 Operating Organisations and CAMOs, 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 individual employees.

AMC M.B.102(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) continuing airworthiness management;

(f) operational procedures when affecting the

zachování letové způsobilosti letadla nebo údržbu.

1.3 výcvik auditorských technik.

1.4 pět let odpovídajících zkušeností, které umožňují pracovat samostatně jako inspektor. To může zahrnovat, ale nemělo by se omezit na, zkušenosti získané během výcviku s cílem získat kvalifikaci podle bodu 1.5 (níže).

1.5 odpovídající vysokoškolské technické vzdělání nebo kvalifikaci technika údržby letadel s příslušným doplňkovým vzděláním. „Odpovídající vysokoškolské technické vzdělání“ znamená vysokoškolské vzdělání v leteckých, mechanických, elektrických, elektronických, avionických nebo jiných oborech týkajících se údržby a zachování letové způsobilosti letadel / letadlových celků.

1.6 znalost příslušného vzorku typu (typů) vojenských letadel získaná na základě formalizovaného výcvikového kurzu, včetně výcviku FTS, jak je popsán v příloze IV k bodu AMC 145.A.30(e) a AMC 145.B.10(c) ČOS 174004 (EMAR 145). Tyto kurzy by měly být alespoň na úrovni odpovídající seznámení na úrovni 1 podle přílohy III ČOS 174007 (EMAR 66) a mohou být poskytnuty MTO schválenou podle ČOS 174006 (EMAR 147), výrobcem nebo jinou organizací uznanou NVLA.

„Příslušným vzorkem“ se rozumí, že tyto kurzy by se měly vztahovat na typické systémy zastavěné v těch letadlech, která jsou kontrolována.

1.7 znalost norem údržby.

2. Vedle technické způsobilosti by měli inspektoři mít vysokou míru integrity, být nestranní při plnění svých úkolů, být taktní a dobře rozumět lidské povaze a vojenskému prostředí.

3. Měl by být vypracován program pokračovacího výcviku, který zajistí, že inspektoři budou stále schopni plnit přidělené úkoly.

AMC M.B.102(d) NVLA – Postupy

Dokumentované postupy by měly obsahovat následující informace:

- (a) Označení NVLA pMS.
- (b) Titul a jméno manažera (manažerů) NVLA

continuing airworthiness management of the aircraft or the maintenance.

1.3 training on auditing techniques.

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 a relevant engineering degree or an aircraft maintenance technician qualification with 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 knowledge of a relevant sample of the type(s) of military aircraft gained through a formalised training course, including Fuel Tank Safety (FTS) training as described in Appendix IV to EMAR AMC 145.A.30(e) and EMAR AMC 145.B.10(c). These courses should be at least at a level equivalent to EMAR 66 Appendix III Level 1 familiarisation and could be imparted by an EMAR 147 MTO, by the manufacturer, or by any other organisation accepted by the NMAA.

“Relevant sample” means that these courses should cover typical systems embodied in those aircraft being surveyed.

1.7 knowledge of maintenance standards.

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 and the military environment.

3. A programme for continuation training should be developed ensuring that the surveyors remain competent to perform their allocated tasks.

AMC M.B.102(d) NMAA – Procedures

The documented procedures should contain the following information:

- (a) The pMS's designation of the NMAA.
- (b) The title(s) and name(s) of the manager(s)

a jejich povinnosti a odpovědnosti.

(c) Organizační schéma (schémata) s příslušnými řetězci odpovědnosti služebně starších inspektorů.

(d) Postup určování kvalifikací personálu spolu se seznamem personálu oprávněného podepisovat osvědčení.

(e) Obecný popis zařízení.

(f) Postupy stanovující, jak NVLA zajišťuje shodu s požadavky ČOS 174008 (EMAR M).

AMC M.B.104(a) Uchovávání záznamů

1. Systém uchovávání záznamů by měl zajistit, aby všechny záznamy byly přístupné v přiměřené době, kdykoli je to potřebné. Tyto záznamy by měly být uspořádány v celé NVLA jednotně (chronologicky, abecedně atd.).

2. Všechny záznamy obsahující citlivé údaje týkající se žadatelů nebo organizací by měly být uloženy bezpečným způsobem s řízeným přístupem, aby byla zajištěna důvěrnost těchto údajů.

3. Veškeré počítačové technické vybavení sloužící k zálohování údajů by mělo být uloženo na jiném místě, než kde se nachází pracovní údaje, v prostředí, které zajistí, že zůstane v dobrých podmínkách. Pokud dojde ke změnám hardwaru nebo softwaru, měla by být věnována zvláštní pozornost tomu, aby bylo zajištěno, že všechny nezbytné údaje budou i nadále dostupné minimálně po celou dobu stanovenou podle bodu M.B.704(c) a/nebo (e) ČOS 174008 (EMAR M).

AMC M.B.104(f) Uchovávání záznamů

NENÍ K DISPOZICI

GM M.B.104 Uchovávání záznamů

NVLA se může rozhodnout, že použije papírový nebo počítačový systém nebo jakoukoli kombinaci obou za předpokladu odpovídajícího řízení.

AMC M.B.105(a) Vzájemná výměna informací

NENÍ K DISPOZICI

of the NMAA and their duties and responsibilities.

(c) Organisation chart(s) showing associated chains of responsibility of the senior persons.

(d) A procedure defining the qualifications for staff together with a list of staff authorised to sign certificates.

(e) A general description of the facilities.

(f) Procedures specifying how the NMAA ensures compliance with EMAR M.

AMC M.B.104(a) 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 regarding applicants or organisations 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 M.B.104 (c) and/or (e).

AMC M.B.104(f) Record-keeping

NOT APPLICABLE

GM M.B.104 Record-keeping

The NMAA may elect to use either a paper or computer system or any combination of both subject to appropriate controls.

AMC M.B.105(a) Mutual exchange of information

NOT APPLICABLE

ČOS 174018
1. vydání

HLAVA B – ODPOVĚDNOST

SUBPART B – ACCOUNTABILITY

HLAVA C – ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

AMC M.B.301(a) Program údržby letadla (AMP)

Aby NVLA ověřila shodu s bodem M.A.302 ČOS 174008 (EMAR M), měl by kontrolující inspektor absolvovat výcvik k vypracování a řízení AMP.

AMC M.B.301(b) Program údržby letadla (AMP) (*)

1. Při posuzování AMP pro schválení by měla NVLA ověřit, zda je AMP přijatelný pro zachování letové způsobilosti konkrétních uvedených letadel a zda je vhodný pro navrhované provozní prostředí a plánované využití.

2. NVLA by měla obsah posoudit s ohledem na původ dokumentu, tj. program údržby doporučený výrobcem, MRBR, vlastní zkušenosti organizace, která provozuje letadlo, nebo jiný schválený program.

3. NENÍ K DISPOZICI.

4. Kopii schváleného AMP by měla uchovávat NVLA.

5. NENÍ K DISPOZICI.

6. Změna schváleného AMP organizace, která provozuje letadlo, závisí na dostatečných vyhovujících zkušenostech z provozu, které byly řádně zpracovány. Obecně by měl být úkol zvažovaný pro prodloužení mimo limity MRB (nebo rovnocenného dokumentu) několikrát přesvědčivě opakován ve stávající frekvenci, než bude navržen pro prodloužení. Příloha I k bodu AMC M.A.302 a AMC M.B.301(b) poskytují další informace.

7. NVLA může na začátku provozu vojenského letadla schválit neúplný AMP, s výhradou omezení schválení na dobu nepřesahující požadovanou údržbu, která dosud nebyla schválena.

8. Pokud již NVLA není přesvědčena o tom, že lze zachovat bezpečný provoz, schválení AMP (nebo jeho části) by mělo být

SUBPART C – CONTINUING AIRWORTHINESS

AMC M.B.301(a) Aircraft Maintenance Programme (AMP)

For the NMAA to verify compliance with EMAR M.A.302, the auditing surveyor should have received training on AMP development and control.

AMC M.B.301(b) Aircraft Maintenance Programme (AMP) (*)

1. When assessing AMPs for approval, the NMAA should verify that the AMP is acceptable for the continuing airworthiness of the specific aircraft listed and it is appropriate for the proposed operating environment and scheduled utilisation.

2. The NMAA should assess the contents taking into account the origins of the document i.e. the manufacturers recommended maintenance programme, a MRB report, the Operating Organisation's own experience or another approved programme.

3. NOT APPLICABLE.

4. A copy of the approved AMP should be retained by the NMAA.

5. NOT APPLICABLE.

6. Amendment of an approved Operating Organisation's specific AMP is dependent upon sufficient satisfactory in-service experience which has been properly processed. In general, the task being considered for extension beyond the MRB (or equivalent) limits should have been satisfactorily repeated at the existing frequency several times before being proposed for extension. Appendix I to EMAR AMC M.A.302 and EMAR AMC M.B.301(b) gives further information.

7. The NMAA may approve an incomplete AMP at the start of operation of a military aircraft, subject to limiting the approval of the AMP to a period that does not exceed any required maintenance not yet approved.

8. If the NMAA is no longer satisfied that a safe operation can be maintained, the approval of an AMP (or part of it) should be

pozastaveno nebo zrušeno. K událostem, které vedou k takové akci, patří:

8.1 Organizace, která provozuje letadlo, mění využití letadla;

8.2 CAMO nezajistila, aby AMP odrážel potřeby údržby letadla tak, aby byl zajištěn bezpečný provoz.

* viz příloha I k bodu AMC M.A.302 a AMC M.B.301(b).

AMC M.B.301(c) Program údržby letadla (AMP)

1. Schválení AMP postupem zavedeným CAMO by mělo vyžadovat, aby CAMO předvedla NVLA, že má způsobilost, postupy a opatření k uchování záznamů, které umožní CAMO analyzovat spolehlivost letadla, instrukce (M)TCH a další související provozní a údržbová kritéria.

2. Podle složitosti letadla a povahy provozu by postupy AMP měly obsahovat postupy programu údržby zaměřeného na spolehlivost (RCM) a programu údržby založeného na stavu (CBM) a mít postupy týkající se řízení programu, které obsahují následující ustanovení:

- (a) prodloužení nebo úprava úkolu,
- (b) přezkum AMP,
- (c) posouzení SB nebo provozní informace (nebo rovnocenného národního dokumentu),
- (d) letadlové celky a konstrukce zahrnuté v přezkumu výkonnosti údržby,
- (e) revize AMP,
- (f) přezkum a změna účinnosti postupů údržby,
- (g) přezkum a posouzení MRBR nebo OEM MPD (nebo rovnocenného národního dokumentu), podle potřeby,
- (h) přezkum a posouzení AD,
- (i) kooperace mezi organizací, která provozuje letadlo / AMO / CAMO,
- (j) výcvik.

3. Pokud o to NVLA požádá, CAMO by měla přijmout účast zástupce NVLA na schůzkách

suspended or revoked. Events giving rise to such action include:

8.1 An Operating Organisation changing the utilisation of an aircraft;

8.2 The CAMO has failed to ensure that the AMP reflects the maintenance needs of the aircraft such that safe operation can be assured.

* see Appendix I to AMC EMAR M.A.302 and AMC EMAR M.B.301(b).

AMC M.B.301(c) Aircraft Maintenance Programme (AMP)

1. Approval of an AMP through a procedure established by a CAMO should require the CAMO to demonstrate to the NMAA that it has competence, procedures and record keeping provisions, which will enable the CAMO to analyse aircraft reliability, (M)TC holder's instructions, and other related operating and maintenance criteria.

2. According to the complexity of the aircraft and the nature of the operation, the AMP procedures should contain Reliability Centred Maintenance (RCM) and Condition Based Maintenance (CBM) programme procedures and have procedures relating to the programme control which contain the following provisions:

- (a) task extension or adjustment,
- (b) AMP review,
- (c) SB or Service Information (or national equivalent) assessment,
- (d) component and structures in service performance review,
- (e) AMP revision,
- (f) maintenance procedure effectiveness review and amendment,
- (g) MRB Report (MRBR) or OEM MPD (or equivalent documents) review and assessment, as appropriate,
- (h) AD review and assessment,
- (i) Operating Organisation/EMAR 145 AMO/CAMO liaison,
- (j) training.

3. When the NMAA requests, the CAMO should make provision for the attendance of

konaných za účelem posouzení dopadů na údržbu vyplývajících z přezkumů výše uvedených ustanovení.

AMC M.B.301(d) Program údržby letadla (AMP)

NVLA by měly být na požádání zpřístupněny veškeré související údaje o letové způsobilosti, včetně údajů použitých k doložení prodloužení úkolů v rámci AMP.

AMC M.B.301(e) Program údržby letadla (AMP)

Postupy vypracované NVLA by měly zahrnovat posouzení, ale nikoli pouze, ustanovení uvedených v bodě AMC M.B.301(c). Zvláštní pozornost by měla být věnována tomu, aby mezi organizací, která provozuje letadlo / AMO / CAMO / organizací odpovědnou za řízení a změnu AMP existoval vhodný mechanismus zpětné vazby, aby se zajistilo, že AMP je schopen zajistit bezpečný provoz provozovaných letadel.

AMC M.B.303 Sledování zachování letové způsobilosti letadla (ACAM)

NVLA by měla vytvořit přizpůsobený program kontrol letové způsobilosti pro letadla, pro která provádí kontrolu letové způsobilosti.

AMC1 M.B.303(b) Sledování zachování letové způsobilosti letadla (ACAM)

ROZSAH KONTROL

1. NVLA by měla ve svém rejstříku provádět namátkové kontroly letové způsobilosti letadel, aby ověřila, že:

(a) stav vybraného letadla odpovídá normě přijatelné pro zachování platnosti MCOA/MARC,

(b) řízení letové způsobilosti letadla zapsaného v rejstříku je účinné,

(c) schválení udělená organizacím se nadále používají konzistentně, aby bylo dosaženo požadovaných norem.

Během každé kontroly ACAM je nutná fyzická prohlídka letadla („provozní“ nebo „hloubková“).

a NMAA representative at meetings held to consider maintenance implications arising from reviews of the above provisions.

AMC M.B.301(d) Aircraft Maintenance Programme (AMP)

AMPs and all associated airworthiness data, including that data used for substantiating the extension of tasks within AMPs should be made available to the NMAA upon request.

AMC M.B.301(e) Aircraft Maintenance Programme (AMP)

The procedures developed by the NMAA should include consideration of, but not be limited to, the provisions identified in AMC EMAR M.B.301(c). Particular care should be taken to ensure that an appropriate feedback mechanism exists between the Operating Organisation / EMAR 145 AMO / CAMO / organisation responsible for controlling and amending the AMP, to ensure that the AMP is able to assure safe operation of the aircraft operated.

AMC M.B.303 Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring (ACAM)

The NMAA should create an adapted airworthiness survey programme for the aircraft for which it performs the airworthiness review.

AMC1 M.B.303(b) Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring (ACAM)

SCOPE OF SURVEYS

1. The NMAA should undertake sample airworthiness surveys of aircraft on its register to verify that:

(a) the condition of an aircraft as sampled is to a standard acceptable for the Military Certificate of Airworthiness (MCOA)/MARC to remain in force,

(b) the management of the airworthiness of the registered aircraft is effective,

(c) the approvals granted to organisations continue to be applied in a consistent manner to achieve the required standards.

A physical inspection of the aircraft is necessary during each ACAM survey ('ramp' or 'in-depth').

2. Namátkové kontroly letové způsobilosti letadel zahrnují:

(a) provedené „hloubkové“ kontroly (např. během rozsáhlé údržby), které plně zahrnují vybrané aspekty letové způsobilosti letadla.

(i) „Hloubková“ kontrola ACAM je namátková kontrola vybraných klíčových rizikových prvků (KRE).

(ii) Kontrola by měla být „hlubokým řezem“ skrz vybrané prvky nebo systémy.

(b) provedené „provozní“ kontroly (např. na stojánce) během provozu letadla za účelem sledování zjevného stavu letové způsobilosti letadla.

(i) „Provozní“ kontrola ACAM je namátková kontrola vybraných KRE.

(ii) Kontrola by měla být kontrolou letadla „tak, jak je provozováno“. To může být provedeno „bez oznámení“ organizaci, která provozuje letadlo.

(c) kontroly za letu, pokud to NVLA považuje za nezbytné.

Příloha III k bodu GM M.B.303(b) poskytuje pokyny ke KRE, které lze použít pro plánování a/nebo analýzu kontrol. Záznam kontroly ACAM by měl identifikovat, které KRE byly zkontrolovány.

3. NENÍ K DISPOZICI.

AMC2 M.B.303(b) Sledování zachování letové způsobilosti letadla (ACAM)

Přesunuto do AMC 1 EMAR M.B.303(b).

AMC3 M.B.303(b) Sledování zachování letové způsobilosti letadla (ACAM)

KLÍČOVÉ RIZIKOVÉ PRVKY

1. Pro sledování zachování letové způsobilosti letadel by se měly používat tyto KRE:

(a) Typový návrh a změny typového návrhu;

(b) Omezení letové způsobilosti;

(c) AD;

(d) Dokumentace letadla;

(e) AFM;

2. Sample airworthiness surveys of aircraft include:

(a) ‘in-depth’ surveys carried out (e.g. during extensive maintenance) that fully encompass selected aspects of an aircraft’s airworthiness.

(i) An ACAM ‘in-depth’ survey is a sample inspection of the selected Key Risk Elements (KREs).

(ii) The survey should be a ‘deep cut’ through the elements or systems selected.

(b) ‘ramp’ surveys carried out (e.g. on the flight line) during aircraft operations to monitor the apparent condition of an aircraft’s airworthiness.

(i) An ACAM ‘ramp’ survey is a sample inspection of the selected KREs.

(ii) The survey should be an inspection of the aircraft ‘as operated’. This may be with ‘no-notice’ being provided to the Operating Organisation.

(c) in-flight surveys, as deemed necessary by the NMAA.

Appendix III to GM to EMAR M.B.303(b) provides guidance on KREs that can be used for planning and/or analysis of the inspections. The record of an ACAM inspection should identify which KREs were inspected.

3. NOT APPLICABLE.

AMC2 M.B.303(b) Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring (ACAM)

Moved to AMC 1 EMAR M.B.303(b).

AMC3 M.B.303(b) Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring (ACAM)

KEY RISK ELEMENTS

1. The following KREs should be used for aircraft continuing airworthiness monitoring:

(a) Type design and changes to type design;

(b) Airworthiness limitations;

(c) Airworthiness Directives;

(d) Aircraft documents;

(e) Aircraft Flight Manual;

(f) Hmotnost a vyvážení;

(g) Označení a štítky;

(h) Provozní požadavky;

(i) Řešení závad;

(j) Symetrie;

(k) AMM;

(l) Řízení letadlových celků;

(m) Opravy;

(n) Záznamy;

2. Tyto KRE a jejich jednotlivé součásti by měly být přizpůsobeny složitosti kontrolovaných typů letadel tím, že se ponechají pouze ty položky, které jsou použitelné a příslušné pro konkrétní typ letadla.

GM M.B.303(b) Sledování zachování letové způsobilosti letadla (ACAM) (*)

KLÍČOVÉ RIZIKOVÉ PRVKY

KRE určují rozsah zachování letové způsobilosti. Seznam KRE má poskytnout základ pro plánování a řízení programu kontrol ACAM. To zajistí, aby program zahrnoval všechny aspekty zachování letové způsobilosti. Ačkoli není během dané kontroly vyžadováno pokrytí všech KRE, program kontrol ACAM by měl zajistit, aby nedošlo k opomenutí, tj. vyhnout se situaci, kdy některý KRE není nikdy kontrolován.

* viz Příloha III k bodu GM M.B.303(b).

AMC M.B.303(c) Sledování zachování letové způsobilosti letadla (ACAM)

NVLA by měla vytvořit roční program kontrol, s výběrem letadel a/nebo organizací, které provozují letadla, v závislosti na místních znalostech prostředí údržby, provozních podmínkách, normách letové způsobilosti a zkušenostech z předchozího dohledu. Výsledky programu by měly být použity k identifikaci organizace, která provozuje letadlo / flotily letadel / letadel, které vyvolávají největší obavy.

(f) Weight & Balance;

(g) Markings & placards;

(h) Operational requirements;

(i) Defect management;

(j) Symmetry;

(k) Aircraft Maintenance Programme;

(l) Component control;

(m) Repairs;

(n) Records;

2. These KREs and their detailed components should be adapted to the complexity of the aircraft type being surveyed by retaining only those items that are applicable and relevant for the particular aircraft type.

GM M.B.303(b) Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring (ACAM) (*)

KEY RISK ELEMENTS

The KREs define the scope of continuing airworthiness. The list of KREs is intended to provide the basis for planning and control of the ACAM survey programme. It will ensure that the programme covers all aspects of continuing airworthiness. While it is not required to cover all KREs during a given inspection, the ACAM survey programme should ensure that there is no omission, i.e., avoiding the situation where certain KRE's are never inspected.

* See Appendix III to GM EMAR M.B.303(b).

AMC M.B.303(c) Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring (ACAM)

The NMAA should create an annual programme of surveys, selecting aircraft and/or Operating Organisations depending on local knowledge of the maintenance environment, operating conditions, airworthiness standards and past surveillance experience. The results of the programme should be used to identify the Operating Organisation/fleet/aircraft, which are causing the greatest concern.

ČOS 174018
1. vydání

HLAVA D – NORMY PRO ÚDRŽBU

NENÍ K DISPOZICI

**SUBPART D – MAINTENANCE
STANDARDS**

NOT APPLICABLE

HLAVA E – LETADLOVÉ CELKY
NENÍ K DISPOZICI

SUBPART E – COMPONENTS
NOT APPLICABLE

ČOS 174018
1. vydání

HLAVA F – ORGANIZACE ÚDRŽBY

NENÍ K DISPOZICI

**SUBPART F – MAINTENANCE
ORGANISATION**

NOT APPLICABLE

HLAVA G – ORGANIZACE PRO ŘÍZENÍ ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

AMC M.B.701(a) Žádost

1. NVLA by neměla očekávat, že dokumenty uvedené v bodě M.A.702(b) ČOS 174008 (EMAR M) budou předloženy ve vyplněném stavu spolu s počáteční žádostí o udělení nebo změnu, protože schválení každého z nich může být vyžadováno samostatně a každý může být předmětem změn na základě posouzení NVLA během technického vyšetřování.

AMP organizace, která provozuje letadlo, nemusí žadatel předložit NVLA, pokud není vypracován a kontrolován CAMO (viz bod M.A.711(d) ČOS 174008 (EMAR M)). V tomto případě NVLA při provádění schvalovacího auditu (auditů) zkontroluje, zda se používají schválené AMP.

AMC M.B.702(a) Počáteční schválení

1. „Formálně písemně oznámit“ znamená, že pro tuto činnost by měl být použit formulář 4 EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document). S výjimkou odpovědného vedoucího by měl být formulář 4 EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document) vyplněn pro každou osobu jmenovanou na pozici požadovanou podle bodů M.A.706(c), M.A.706(d) a M.A.707 ČOS 174008 (EMAR M).

2. V případě odpovědného vedoucího představuje schválení CAME obsahující podepsané prohlášení o závazku odpovědného vedoucího formální uznání, jakmile NVLA uspořádá schůzku s odpovědným vedoucím a je přesvědčena jejími výsledky.

Poznámka: NVLA by si měla být vědoma své právní odpovědnosti v oblasti sběru, používání a ochrany osobních údajů, včetně poskytování těchto údajů třetím stranám bez souhlasu subjektu údajů.

AMC M.B.702(b) Počáteční schválení

1. NVLA by měla písemně oznámit schválení CAME.

2. Technické specifikace všech smluv /

SUBPART G – CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION

AMC M.B.701(a) Application

1. The NMAA should not expect the documents listed in EMAR M.A.702(b) to be submitted in a completed state with the initial application for grant or change since each may require approval in its own right and may be subject to amendment as a result of NMAA assessment during the technical investigations.

The Operating Organisation's AMPs are not required to be submitted by the applicant to the NMAA if they are not developed and controlled by the CAMO (EMAR M.A.711(d) refers). In this case, the NMAA will check that the approved AMPs are being used whilst carrying out the approval audit(s).

AMC M.B.702(a) Initial approval

1. 'Formally indicate in writing' means that an 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 required by EMAR M.A.706 (c), EMAR M.A.706(d) and EMAR M.A.707.

2. In the case of the Accountable Manager, approval of the CAME containing the Accountable Manager's signed commitment statement constitutes formal acceptance, once the NMAA has held a meeting with the Accountable Manager and is satisfied with its results.

Note: NMAAs should be aware of their legal responsibilities for the collection, use and safeguarding of personal data, including the provision of this data to third parties without the data-subject's consent.

AMC M.B.702(b) Initial approval

1. The NMAA should indicate approval of the CAME in writing.

2. The technical specifications of any

stanovených úkolů, které plní CAMO by měly být zahrnuty v CAME. NVLA by měla ověřit, zda jsou při schvalování CAME splněny normy stanovené v bodě AMC M.A.201(h)1.

3. Při vyšetřování přijatelnosti navrhovaných ujednání smluv / stanovených úkolů k řízení zachování letové způsobilosti vezme NVLA v úvahu všechny ostatní smlouvy / stanovené úkoly platné pro smluvní organizaci / organizaci se stanoveným úkolem, pokud jde o dostatečnost zdrojů, odborných znalostí, řídicí struktury, zařízení a kooperace mezi CAMO, smluvní organizaci / organizaci se stanoveným úkolem a tam, kde je to použitelné, smluvní AMO / AMO se stanoveným úkolem.

AMC M.B.702(c) Počáteční schválení

1. NVLA by měla určit, kým a jak musí 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 auditů provedených malými týmy či dlouhá série auditů provedených jedním člověkem.

2. Audit může být prováděn podle typu letadla. Například v případě organizace, která žádá o schválení řízení zachování letové způsobilosti dvou různých typů letadel, by se audit mohl soustředit pouze na úplnou kontrolu shody jednoho typu. V závislosti na výsledku může druhý typ vyžadovat pouze namátkovou kontrolu, která by měla zahrnout alespoň činnosti identifikované jako slabé pro první typ.

3. Při určování rozsahu auditu a činností organizace, které budou posuzovány během auditu, by měly být vzaty v úvahu požadovaná práva organizace, např. schválení k provádění kontrol letové způsobilosti.

4. Kontrolující inspektor NVLA by měl vždy zajistit, aby byl během auditu doprovázen vedoucím pracovníkem technického personálu organizace. Obvykle se jedná o manažera kvality. Důvodem pro doprovod je zajistit, aby si organizace byla plně vědoma všech nálezů během auditu.

5. Kontrolující inspektor by měl na konci auditní návštěvy informovat vedoucího

contracts/tasking for the execution of specific continuing airworthiness management tasks by CAMOs should be included in the CAME. The NMAA should verify that the standards set forth in AMC EMAR M.A.201(h)1 are being met when approving the CAME.

3. While investigating the acceptability of the proposed contracted/tasked continuing airworthiness management tasks arrangements, the NMAA will take into account all other such contracts/tasks that are in place in the contracted/tasked organisation in terms of sufficiency of resources, expertise, management structure, facilities and liaison between the CAMO, the contracted/tasked organisation and where applicable contracted/tasked EMAR 145 AMO(s).

AMC M.B.702(c) Initial approval

1. The NMAA should determine by whom, and how the audit shall be conducted. For example, it will be necessary to determine whether one large team audit or a short series of small team audits or a long series of single person audits are most appropriate for the particular situation.

2. The audit may be carried out on an aircraft-type basis. For example, in the case of an organisation seeking approval to manage the continuing airworthiness of 2 different aircraft types, the audit could be concentrated on one type only for a full compliance check. Dependent upon the result, the second type may only require a sample check that should at least cover the activities identified as weak for the first type.

3. When determining the scope of the audit and which activities of the organisation will be assessed during the audit, the requested privileges of the organisation should be taken into account, e.g. approval to carry out airworthiness reviews.

4. The NMAA auditing surveyor should always ensure that he/she is accompanied throughout the audit by a senior technical member of the organisation. Normally this is the Quality Manager. The reason for being accompanied is to ensure the organisation is fully aware of any findings during the audit.

5. The auditing surveyor should inform the senior technical member of the organisation at

pracovníka technického personálu organizace o všech nálezech zjištěných během auditu.

the end of the audit visit on all findings made during the audit.

AMC M.B.702(e) Počáteční schválení

1. Nálezy by měly být zaznamenány na formuláři zprávy z auditu s předběžnou kategorizací jako úroveň 1 nebo 2. Následně po auditu, který identifikoval konkrétní nálezy, by NVLA měla posoudit předběžné úrovně nálezů, které, je-li to nutné, upraví a změní kategorizaci z "předběžné" na "potvrzenou".

2. Všechny nálezy by měly být písemně doručeny žadající organizaci do 2 týdnů od auditní návštěvy.

3. Mohou nastat situace, kdy NVLA najde situace v žadající organizaci, u nichž si není jistá shodou. V tomto případě by měla být organizace informována o možné neshodě v dané době a o skutečnosti, že situace bude posouzena před přijetím rozhodnutí v rámci NVLA. Pokud posouzení dospěje k závěru, že neexistuje žádný nález, bude dostatečné i ústní potvrzení organizaci.

AMC M.B.702(f) Počáteční schválení

1. Zpráva z auditu by měla být uvedena na formuláři 13 EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document).

2. Před uzavřením formuláře 13 EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document) a vydáním počátečního schválení by měla být zpráva o auditu na formuláři 13 EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document) přezkoumána kompetentní nezávislou osobou jmenovanou NVLA. Přezkum by měl zohlednit příslušné odstavce hlavy G sekce A ČOS 174008 (EMAR M), kategorizaci úrovní nálezů a přijatá závěrečná opatření. Vyhovující přezkum formuláře auditu by měl být stvrzen podpisem na formuláři 13 EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document).

AMC M.B.702(g) Počáteční schválení

Zprávy o auditu by měly obsahovat datum výmazu každého nálezů s odkazem na číslo zprávy NVLA nebo dopisu, který výmaz potvrzuje.

Poznámka: NVLA může rozhodnout, že ne

AMC M.B.702(e) Initial approval

1. Findings should be recorded on an 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'.

2. All findings should be confirmed in writing to the applicant organisation within 2 weeks of the audit visit.

3. There may be occasions when the NMAA finds situations in the applicant organisation on which it is unsure about compliance. In this case, the 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 review concludes that there is no finding then a verbal confirmation to the organisation will suffice.

AMC M.B.702(f) Initial approval

1. The audit report form should be the EMAR Form 13.

2. Before the EMAR Form 13 is closed and the initial approval issued, a quality review of the EMAR Form 13 audit report should be carried out by a competent independent person nominated by the NMAA. The review should take into account the relevant paragraphs of EMAR M.A. Subpart G, the categorisation of finding levels and the closure action taken. Satisfactory review of the audit form should be indicated by a signature on the EMAR Form 13.

AMC M.B.702(g) Initial approval

The audit reports should include the date each finding was cleared together with reference to the NMAA report or letter that confirmed the clearance.

Note: The NMAA may decide that not all

všechny nálezy musí být vymazány, aby mohlo být vydáno počáteční schválení. U nálezů, které nejsou vymazány, může NVLA přijmout nápravný akční plán, který jasně stanovuje, kdy a jak budou nálezy vyřešeny.

AMC M.B.703 Vydání schválení

Tabulka uvedená pro plán schválení ve formuláři 14 EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document) obsahuje pole označené jako „typ/řada/skupina letadla“.

Záměrem je poskytnout NVLA maximální flexibilitu pro přizpůsobení schválení konkrétní CAMO.

Možné alternativy, které mohou být zahrnuty do tohoto pole, jsou následující:

- Specifické označení typu, které je součástí typového osvědčení, jako je typ C 130 H nebo typ C 130 J, typ Tiger HAP nebo typ Tiger HAD atd.
- Kvalifikace typu (nebo řady), která může být dále rozdělena, jako je řada Tiger nebo řada Tornado nebo řada Rafale nebo řada Super Puma nebo řada AB 212 nebo řada Gripen nebo řada C 101 nebo řada C 235 atd.
- Skupina letadel, jako jsou dvoumotorová turboprop letadla Fokker.

Odkaz na typ motoru zastavěný v letadle může, nebo nemusí být zahrnut (podle potřeby).

Ve všech případech by měla být NVLA přesvědčena, že CAMO je schopna spravovat požadované typy/řady/skupiny.

AMC M.B.703(a) Vydání schválení

NENÍ K DISPOZICI.

AMC M.B.703(c) Vydání schválení

Číselná sekvence by měla být pro konkrétní CAMO jedinečná.

AMC M.B.704(b) Průběžný dohled

1. Pokud NVLA rozhodla, že k dosažení úplného auditu CAMO je nutná série kontrolních návštěv, měl by program upřesňovat, které aspekty schválení budou v rámci jednotlivých návštěv řešeny.

2. Doporučuje se, aby se část auditu

findings have to be cleared to issue an initial organisational approval. For findings that are not cleared, the NMAA could accept a Corrective Action Plan that clearly defines when and how the findings will be resolved.

AMC M.B.703 Issue of approval

The table shown for the Approval Schedule on the EMAR Form 14 includes a field designated as “Aircraft type/series/group”.

The intention is to give maximum flexibility to the NMAA to customise the approval to a particular CAMO.

Possible alternatives to be included in this field are the following:

- A specific type designation that is part of a type certificate, such as C 130 H type or C 130 J type, Tiger HAP type or Tiger HAD type etc.
- A type rating (or series) which may be further subdivided, 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.
- An aircraft group such as Fokker twin turbo prop aircraft.

Reference to the engine type installed in the aircraft may or may not be included, as necessary.

In all cases, the NMAA should be satisfied that the CAMO has the capability to manage the requested types/series/groups.

AMC M.B.703(a) Issue of approval

NOT APPLICABLE.

AMC M.B.703(c) Issue of approval

The numeric sequence should be unique to the particular CAMO.

AMC M.B.704(b) Continuing oversight

1. Where the NMAA has decided that a series of audit visits are necessary to arrive at a complete audit of a CAMO, the programme should indicate which aspects of the approval will be covered on each visit.

2. It is recommended that part of an audit

soustředila na dva probíhající aspekty schválení podle hlavy G sekce A ČOS 174008 (EMAR M), zejména vnitřní zprávy z vlastního sledování kvality CAMO vypracované osobami sledujícími kvalitu, s cílem určit, zda organizace identifikuje a napravuje své vlastní problémy, a také s cílem zjistit počet ústupků udělených manažerem kvality.

3. Při úspěšném uzavření auditu včetně ověření CAME, by měl být kontrolujícím inspektorem vyplněn formulář zprávy z auditu, včetně všech zaznamenaných nálezů, závěrečných opatření a doporučení. Pro tuto činnost by měl být použit formulář 13 EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document).

4. Inspektoři NVLA mohou započítat audit konkrétních položek, které byly dokončeny během období předchozích 23 měsíců, a to za čtyř podmínek:

(a) audit konkrétní položky by měl být týž jako ten požadovaný aktuální změnou hlavy G sekce ČOS 174008 (EMAR M); a

(b) měly by existovat vyhovující důkazy o tom, že audit takových konkrétních položek byly provedeny a že byla přijata veškerá nápravná opatření; a

(c) inspektoři NVLA by měli být přesvědčeni, že není důvod se domnívat, že se normy zhoršily, pokud jde o audit těchto konkrétních položek, kterým je znovu dáována důvěra; a

(d) audit konkrétní položky, který je garantován zpětně, by měl být znovu proveden ne později než 24 měsíců od posledního auditu položky.

5. Pokud CAMO uzavře smlouvy / stanoví úkol týkající se zvláštních úkolů řízení zachování letové způsobilosti v souladu s bodem M.A.711(a)3 ČOS 174008 (EMAR M), měl by být u všech smluvních organizací / organizací se stanoveným úkolem rovněž proveden audit ze strany NVLA v období nepřesahujícím 24 měsíců (započítání podle bodu 4 výše je povoleno), aby bylo zajištěno, že budou rovněž plně ve shodě s hlavou G sekce A ČOS 174008 (EMAR M). Pro tyto audit by měl kontrolující inspektor NVLA vždy zajistit, aby byl během auditu doprovázen vedoucím pracovníkem technického personálu CAMO. Všechny nálezy by měly být zaslány a opraveny CAMO.

concentrates on two ongoing aspects of the EMAR M.A. Subpart G approval, namely the CAMO's internal self-monitoring quality reports produced by the quality monitoring personnel to determine if the organisation 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 verification of the CAME, an audit report form should be completed by the auditing surveyor including all recorded findings, closure actions and recommendation. An EMAR Form 13 should be used for this activity.

4. Credit may be claimed by the NMAA Surveyor(s) for specific item audits completed during the preceding 23 month period subject to four conditions:

(a) the specific item audit should be the same as that required by EMAR M.A. Subpart G latest amendment; and

(b) there should be satisfactory evidence on record that such specific item audits were carried out and that all corrective actions have been taken; and

(c) 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

(d) the specific item audit being granted a back credit should be audited not later than 24 months after the last audit of the item.

5. When a CAMO contracts/tasks specific continuing airworthiness management tasks in accordance with EMAR M.A.711(a)3, all contracted/tasked organisations should also be audited by the NMAA at periods not exceeding 24 months (credits per paragraph 4 above are permitted) to ensure they also fully comply with EMAR M.A. Subpart G. For these audits, the NMAA auditing surveyor should always ensure that he/she is accompanied throughout the audit by a senior technical member of the CAMO. All findings should be sent to and corrected by the CAMO.

6. Při provádění dohledu nad organizacemi, které provozují letadla, a které jsou držiteli schválení podle hlavy G ČOS 174004 (EMAR 145) a hlavy G sekce A ČOS 174008 (EMAR M) by měla NVLA organizovat audity tak, aby se vztahovaly na obě schválení a zabránilo se duplicitní návštěvě určité oblasti.

AMC M.B.705(a)(1) Nálezy CAMO

1. U nálezu úrovně 1 by měla NVLA informovat organizaci, která provozuje letadlo, tak, aby bylo možné přijmout nápravná opatření k zajištění možných nebezpečných stavů na jejich letadlech před dalším letem.

2. Navíc, nález úrovně 1 může vést k tomu, že letadlo nebude ve shodě s požadavky uvedenými v bodě M.B.303(g) ČOS 174008 (EMAR M). V takovém případě by měla být přijata náležitá opatření podle bodu M.B.303(h) ČOS 174008 (EMAR M).

AMC M.B.706 Změny

1. Změny u jmenovaného personálu

NVLA by měla mít odpovídající kontrolu nad jakýmkoli změnami vedoucích pracovníků uvedených v bodě M.A.706(a), (c), (d) a (i) ČOS 174008 (EMAR M). Tyto změny budou vyžadovat změnu v CAME.

2. Doporučuje se, aby byl využíván jednoduchý stavový list CAME, který obsahuje informace o tom, kdy byla změna doručena NVLA a kdy byla schválena.

3. NVLA by měla stanovit nevýznamné změny CAME, které mohou být zavedeny prostřednictvím nepřímého schválení. V tomto případě by měl být v části CAME věnované změnám uveden postup.

Změny oznámené v souladu s bodem M.A.713 ČOS 174008 (EMAR M) se nepovažují za nevýznamné.

Ve všech změnách jiných, než nevýznamných by měla být pro změnu použita příslušná část (části) formuláře 13 EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document).

4. CAMO by měla předložit NVLA každou změnu, ať se jedná o změnu schvalovanou NVLA nebo o změnu schvalovanou nepřímo. Pokud změna vyžaduje schválení NVLA,

6. When performing the oversight of Operating Organisations that hold both EMAR 145 and EMAR M.A. Subpart G approvals, the NMAA should arrange the audits to cover both approvals avoiding duplicated visit of a particular area.

AMC M.B.705(a)(1) CAMO Findings

For a level 1 finding the NMAA should inform the Operating Organisation in order that corrective action can be taken to ensure possible unsafe conditions on their aircraft are corrected before further flight.

2. Furthermore, a level 1 finding could lead to a non-compliance to be found on an aircraft as specified in EMAR M.B.303(g). In this case, proper action as specified in M.B.303(h) should be taken.

AMC M.B.706 Changes

1. Changes in nominated persons

The NMAA should have adequate control over any changes to the management personnel specified in EMAR M.A.706(a), (c), (d) and (i). Such changes will require an amendment to the CAME.

2. It is recommended that a simple CAME status sheet is maintained which contains information on when an amendment was received by the NMAA and when it was approved.

3. The NMAA should define the minor amendments to the CAME which may be incorporated through indirect approval. In this case a procedure should be stated in the amendment section of the CAME.

Changes notified in accordance with EMAR M.A.713 are not considered minor.

For all cases other than minor, the applicable part(s) of the EMAR Form 13 should be used for the change.

4. The CAMO should submit each CAME amendment to the NMAA whether it be an amendment for NMAA approval or an indirectly approved amendment. Where the

měla by to NVLA, pokud je přesvědčena, uvést písemně. Pokud byla změna předložena v rámci postupu nepřímého schválení, měla by NVLA písemně potvrdit přijetí.

5. Primárním účelem tohoto odstavce je umožnit zachování schválení CAMO během jednání o jakýchkoli uvedených změnách, je-li to odsouhlaseno NVLA. Bez tohoto odstavce by schválení bylo ve všech případech automaticky pozastaveno.

amendment requires NMAA approval, the NMAA when satisfied, should indicate its approval in writing. Where the amendment has been submitted under the indirect approval procedure the NMAA should acknowledge receipt in writing.

5. The primary purpose of this paragraph is to enable the CAMO 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.

ČOS 174018
1. vydání

**HLAVA H – OSVĚDČENÍ O UVOLNĚNÍ DO
PROVOZU – CRS**

NENÍ K DISPOZICI

**SUBPART H – CERTIFICATE OF
RELEASE TO SERVICE – CRS**

NOT APPLICABLE

HLAVA I – VOJENSKÉ OSVĚDČENÍ O KONTROLE LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI (MARC)

AMC M.B.901 Hodnocení doporučení

1. Výsledek ověření a vyšetřování doporučení by měl být žadateli zaslán do 30 dnů. Pokud bylo před vydáním MARC vyžádáno nápravné opatření, může NVLA rozhodnout o dalším období pro posouzení požadovaného nápravného opatření.

2. Ověření prohlášení o shodě požadované podle bodu M.B.901 ČOS 174008 (EMAR M) neznamena opakování kontroly letové způsobilosti jako takové. NVLA by však měla ověřit, že CAMO provedla úplné a přesné posouzení letové způsobilosti letadla.

3. V závislosti na obsahu doporučení, historii konkrétního letadla a znalosti NVLA o CAMO se rozsah vyšetřování bude lišit. Proto by měla být osoba provádějící vyšetřování, kdykoli je to možné, zapojena do dohledu nad CAMO vydávající doporučení.

4. V některých případech může inspektor rozhodnout, že je nutné zorganizovat:

- fyzickou prohlídku letadla; nebo
- úplnou nebo částečnou kontrolu letové způsobilosti.

V takovém případě by měl inspektor informovat CAMO vydávající doporučení s dostatečným předstihem, aby mohla učinit opatření v souladu s bodem M.A.901(j) ČOS 174008 (EMAR M).

Kromě toho by měly tuto část vyšetřování provádět příslušné osoby kontrolující letovou způsobilost v souladu s bodem M.B. 902(b) ČOS 174008 (EMAR M).

5. Inspektor by měl vydat MARC pouze pokud je přesvědčen, že je letadlo způsobilé k letu.

AMC M.B.902(b) Kontrola letové způsobilosti prováděná NVLA

1. Osoba kvalifikovaná podle bodu AMC M.B.102(c), pododstavec 1.5, by měla být

SUBPART I – MILITARY AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE (MARC)

AMC M.B.901 Assessment of recommendations

1. The result of the verification and the investigation of a recommendation should be sent to the applicant within 30 days. If corrective action has been requested before the issuance of a MARC, the NMAA may decide a further period for the assessment of the requested corrective action.

2. The verification of the compliance statement required by EMAR M.B.901 does not mean repeating the airworthiness review itself. However, the NMAA should verify that the CAMO has carried out a complete and accurate assessment of the airworthiness of the aircraft.

3. Depending on the content of the recommendation, the history of the particular aircraft, and the NMAA's knowledge of the CAMO the extent of the investigation will vary. Therefore, whenever possible, the person carrying out the investigation should be involved in the oversight of the CAMO making the recommendation.

4. In some cases, the surveyor may decide that it is necessary to organise:

- a physical survey of the aircraft; or
- a full or partial airworthiness review.

In this case, the surveyor should inform the CAMO making the recommendation with sufficient notice so that it may make arrangements according to EMAR M.A.901(j).

Furthermore, this part of the investigation should be carried out by appropriate airworthiness review staff in accordance with EMAR M.B.902(b).

5. Only when satisfied the aircraft is airworthy, should the surveyor issue a MARC.

AMC M.B.902(b) Airworthiness review by the NMAA

1. A person qualified in accordance with AMC EMAR M.B.102(c) subparagraph 1.5 should

považována za rovnocennou odpovídajícímu vysokoškolskému technickému vzdělání.

„Odpovídající vysokoškolské technické vzdělání“ znamená vysokoškolské vzdělání v leteckých, mechanických, elektrických, elektronických, avionických nebo jiných oborech týkajících se údržby a zachování letové způsobilosti letadel / letadlových celků.

2. „Zkušenostmi v oblasti zachování letové způsobilosti“ jakákoli vhodná kombinace zkušeností s úkoly souvisejícími s údržbou letadel a/nebo řízením zachování letové způsobilosti (technické posouzení) a/nebo dohledem nad těmito úkoly.

3. Příslušným MAML ve shodě s ČOS 174007 (EMAR 66) je průkaz způsobilosti kategorie B1/B2 nebo C pro podkategorii kontrolovaných letadel. V době kontroly není nutné splňovat požadavky na zkušenosti podle bodu 66.A.20(b)2 ČOS 174007 (EMAR 66) nebo vlastnit typovou kvalifikaci vojenské letecké techniky na dané letadlo.

4. Mít pozici s odpovídající odpovědností znamená, že osoby kontrolující letovou způsobilost by měly mít v rámci NVLA pozici, která opravňuje tyto osoby k podpisu jménem NVLA.

5. NENÍ K DISPOZICI.

AMC M.B.902(b)(1) Kontrola letové způsobilosti prováděná NVLA

Formálním výcvikem v oblasti letecké údržby se rozumí výcvik (interní nebo externí) podporovaný důkazy o těchto tématech:

- Odpovídající části předpisů pro počáteční letovou způsobilost a zachování letové způsobilosti.
- Odpovídající části provozních požadavků a postupů, je-li to použitelné.
- Znalost vnitřních postupů zachování letové způsobilosti.
- Znalost příslušného vzorku typu (typů) letadel získaná na základě formalizovaného výcvikového kurzu, včetně výcviku FTS, jak je popsán v příloze IV k bodu AMC 145.A.30(e) a AMC 145.B.10(c) ČOS 174004 (EMAR 145). Tyto kurzy by měly být alespoň na úrovni odpovídající seznámení na úrovni 1 podle přílohy III ČOS 174007 (EMAR 66)

be considered as holding the equivalent to a relevant engineering degree.

‘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;

2. “Experience in continuing airworthiness” means any appropriate combination of experience in tasks related to aircraft maintenance and/or continuing airworthiness management (engineering) and/or surveillance of such tasks.

3. An appropriate MAML in compliance with EMAR 66 is a category B1/B2 or C licence in the subcategory of the aircraft reviewed. It is not necessary to satisfy the recent experience requirements of EMAR 66.A.20(b)(2) at the time of the review or to hold the military type rating on the particular aircraft.

4. To hold a position with appropriate responsibilities means the airworthiness review staff should have a position within the NMAA that authorises that person to sign on behalf of the NMAA.

5. NOT APPLICABLE.

AMC M.B.902(b)(1) Airworthiness review by the NMAA

Formal aeronautical maintenance training means training (internal or external) supported by evidence on the following subjects:

- Relevant parts of initial and continuing airworthiness regulations.
- Relevant parts of operational requirements and procedures, if applicable.
- Knowledge of the internal procedures for continuing airworthiness.
- Knowledge of a relevant sample of the type(s) of aircraft gained through a formalised training course including Fuel Tank Safety (FTS) training as described in Appendix IV to EMAR AMC 145.A.30(e) and EMAR AMC 145.B.10(c). These courses should be at least at a level equivalent to EMAR 66 Appendix III Level 1 familiarisation and could be imparted

a mohou být poskytnuty MTO schválenou podle ČOS 174006 (EMAR 147), výrobcem nebo jinou organizací uznanou NVLA.

„Příslušným vzorkem“ se rozumí, že tyto kurzy by se měly vztahovat na typické systémy zastavěné v těch letadlech, která jsou kontrolována.

AMC M.B.902(b)(2) Kontrola letové způsobilosti prováděná NVLA

NENÍ K DISPOZICI.

AMC M.B.902(c) Kontrola letové způsobilosti prováděná NVLA

Minimální obsah záznamů o osobách kontrolujících letovou způsobilost by měl být:

- Jméno,
- Hodnost/funkce a služební číslo (je-li to použitelné),
- Datum narození,
- Základní vzdělání,
- Zkušenosti,
- Vysokoškolské technické vzdělání a/nebo kvalifikace podle ČOS 174007 (EMAR 66) a/nebo státem uznaná kvalifikace personálu údržby letadel,
- Absolvovaný počáteční výcvik,
- Absolvovaný typový výcvik,
- Absolvovaný pokračovací výcvik,
- Zkušenosti v oblasti zachování letové způsobilosti a v rámci organizace,
- Odpovědnost na současné pozici v organizaci,
- Bezpečnostní prověrka (tam, kde je to použitelné).

by an EMAR 147 MTO, by the manufacturer, or by any other organisation accepted by the NMAA.

'Relevant sample' means that these courses should cover typical systems embodied in those aircraft being surveyed.

AMC M.B.902(b)(2) Airworthiness review by the NMAA

NOT APPLICABLE.

AMC M.B.902(c) Airworthiness review by the NMAA

The minimum content of the airworthiness review staff record should be:

- Name,
- Rank/Grade and Service Number (if applicable)
- Date of Birth,
- Basic Education,
- Experience,
- Engineering Degree and/or EMAR 66-qualification and/or nationally-recognised maintenance personnel qualification,
- Initial Training received,
- Type Training received,
- Continuation Training received,
- Experience in continuing airworthiness and within the organisation,
- Responsibilities of current role in the organisation,
- Security clearance (where applicable).

PŘÍLOHY K AMC

Příloha I k bodu AMC M.A.302 a AMC M.B.301 (b): Obsah programu údržby letadla (AMP)

1 Obecné požadavky

1.1 AMP by měl obsahovat následující základní informace.

1.1.1 Typ/model a poznávací značka letadla, motorů a tam, kde je to použitelné, APU a vrtulí.

1.1.2 Název a adresa organizace, která provozuje letadlo, a organizace odpovědné za vypracování a změny AMP.

1.1.3 Číslo, datum vydání a edici vydání AMP.

1.1.4 Prohlášení podepsané odpovědným vedoucím CAMO nebo jeho jmenovaným zástupcem, v němž se uvádí, že konkrétní letadlo bude udržováno podle AMP a že AMP bude podle potřeby přezkoumán a aktualizován.

1.1.5 Obsah/seznam platných stran a aktuální stav revize dokumentu.

1.1.6 Intervaly plánované údržby, které odrážejí předpokládané využití letadla. Toto využití by mělo být uvedeno a zahrnovat toleranci. Pokud nelze využití předvídat, měly by být rovněž zahrnuty kalendářní lhůty.

1.1.7 Postupy pro prodloužení stanovených intervalů plánované údržby tam, kde je to použitelné a přijatelné pro NVLA.

1.1.8 Ustanovení o zaznamenání data a čísla schválené změny zavedené do AMP.

1.1.9 Podrobnosti o předletových úkolech, které jsou prováděny personálem údržby.

1.1.10 Úkoly a doby (intervaly/frekvence), během nichž by měla být kontrolována každá část letadla, motory, APU, vrtule, letadlové celky, příslušenství, vybavení, přístroje, elektrické a rádiové přístroje, jakož i související systémy a zařízení. Toto by mělo zahrnovat požadovaný typ a úroveň kontroly.

APPENDICES TO AMCs

Appendix I to AMC M.A.302 and AMC M.B.301(b): Content of the Aircraft Maintenance Programme (AMP)

1 General requirements

1.1 The AMP should contain the following basic information.

1.1.1 The type/model and registration number of the aircraft, engines and, where applicable, auxiliary power units and propellers.

1.1.2 The name and address of the Operating Organisation(s) and the organisation responsible for producing and amending the AMP.

1.1.3 The reference, the date of issue and issue number of the AMP.

1.1.4 A statement signed by the CAMO's Accountable Manager or their nominated representative to the effect that the specified aircraft will be maintained to the AMP and that the AMP will be reviewed and updated as required.

1.1.5 Contents/list of effective pages and their revision status of the document.

1.1.6 Intervals for scheduled maintenance, which reflect the anticipated utilisation of the aircraft. Such utilisation should be stated and include a tolerance. Where utilisation cannot be anticipated, calendar time limits should also be included.

1.1.7 Procedures for the extension of established intervals for scheduled maintenance, where applicable and acceptable to the NMAA.

1.1.8 Provision to record the date and reference of approved amendments incorporated in the AMP.

1.1.9 Details of pre-flight tasks that are accomplished by maintenance staff.

1.1.10 The tasks and the periods (intervals/frequencies) at which each part of the aircraft, engines, APU's, propellers, components, accessories, equipment, instruments, electrical and radio apparatus, together with the associated systems and installations should be inspected. This should include the type and degree of inspection

1.1.11 Intervaly, ve kterých by měly být kontrolovány, čištěny, mazány, doplňovány, seřizovány a zkoušeny letadlové celky.

1.1.12 Je-li to použitelné, podrobné údaje o požadavcích souvisejících se stárnutím letadla, spolu s jakýmkoli stanovenými programy odběru vzorků.

1.1.13 Je-li to použitelné, podrobné údaje o zvláštních programech údržby draku letadla, pokud jsou vydány MTCH / organizací uznanou NVLA, zahrnující mimo jiné:

a. Programy kontrol a údržby draku letadla založené na přípustném poškození a příručky pro doplňkové kontroly draku letadla (SSID).

b. Programy údržby draku letadla vyplývající z přezkumu SB provedeného MTCH.

c. Programy prevence a řízení koroze (CPCP).

d. Pokyny pro hodnocení oprav, programy posuzování oprav nebo podobné dokumenty.

e. Rozsáhlé únavové poškození.

1.1.14 Je-li to použitelné, podrobné údaje o CDCCL spolu s příslušnými postupy.

1.1.15 Je-li to použitelné, prohlášení o omezení platnosti z hlediska celkových letových cyklů / kalendářní doby / letových hodin / jiných jednotek spotřeby provozní doby pro program údržby draku letadla podle 1.1.13.

1.1.16 Intervaly, během nichž by se měly provádět generální opravy nebo výměny za nové nebo opravené letadlové celky.

1.1.17 Křížový odkaz na jiné dokumenty schválené NVLA, které obsahují podrobnosti o úkolech údržby souvisejících s povinným omezením provozní doby, CMR a AD.

Poznámka: Aby se zabránilo neúmyslným změnám těchto úkolů nebo intervalů, neměly by být tyto položky zahrnuty do hlavní části dokumentu AMP ani do jakéhokoli plánovacího řídicího systému, aniž by byl

required.

1.1.11 The periods at which components should be checked, cleaned, lubricated, replenished, adjusted and tested.

1.1.12 If applicable, details of ageing aircraft system requirements together with any specified sampling programmes.

1.1.13 If applicable, details of specific structural maintenance programmes, where issued by the MTCH / any organisation recognized by the NMAA including but not limited to:

a. Damage Tolerance based Structural Maintenance Inspection Programmes and Supplemental Structural Inspection Documents (SSID).

b. Structural maintenance programmes resulting from the SB review performed by the MTCH.

c. Corrosion Prevention and Control Programmes (CPCP).

d. Repair Evaluation Guidelines, Repair Assessment Programmes or similar documents.

e. Widespread Fatigue Damage.

1.1.14 If applicable, details of CDCCLs together with appropriate procedures.

1.1.15 If applicable, a statement of the limit of validity in terms of total flight cycles/calendar date/flight hours/other service life consumption units for the structural programme in 1.1.13.

1.1.16 The periods at which overhauls and/or replacements by new or overhauled components should be made.

1.1.17 A cross-reference to other documents approved by the NMAA which contain the details of maintenance tasks related to mandatory life limitations, Certification Maintenance Requirements (CMR's) and ADs.

Note: To prevent inadvertent variations to such tasks or intervals these items should not be included in the main portion of the AMP document, or any planning control system, without specific identification of their

identifikován jejich povinný stav.

1.1.18 Podrobné údaje o požadovaném programu spolehlivosti nebo statistických metodách průběžného dohledu nebo křížový odkaz na tento program.

1.1.19 Prohlášení, že procesy a postupy pro splnění programu by měly být v souladu s normami uvedenými v instrukcích pro údržbu vydanými držiteli (M)TC a (M)STC a jakoukoli jinou organizací, která tyto údaje zveřejňuje v souladu s ČOS 174005 (EMAR 21). V případě schválených procesů a postupů, které se odlišují, by na ně mělo prohlášení odkazovat.

1.1.20 Každý uvedený úkol údržby by měl být stanoven v definiční části AMP.

2 Základy AMP

2.1 AMP by měl být obvykle založen na MRBR (nebo rovnocenném dokumentu), a tam, kde je to použitelné, na MPD MTCH nebo na programu údržby doporučeném výrobcem.

Struktura a formát těchto doporučení pro údržbu mohou být přepsány tak, aby lépe vyhovovaly provozu a řízení konkrétního AMP.

2.2 U nově typově certifikovaných letadel, pro které neexistuje dříve schválený AMP, bude nezbytné komplexně posoudit doporučení výrobce (a tam, kde je to použitelné, MRBR nebo rovnocenný dokument), jakož i další informace o letové způsobilosti, aby bylo možné vytvořit realistický AMP pro schválení.

2.3 U stávajících typů letadel je přípustné provést srovnání s dříve schválenými AMP. Nemělo by být předpokládáno, že AMP schválený pro jednu organizaci, která provozuje letadlo, bude automaticky schválen pro jinou.

Při posuzování stávajícího AMP by mělo být provedeno hodnocení využití letadla / flotily letadel, poměru přistání, vhodnosti vybavení a zejména zkušeností organizace, která provozuje letadlo / CAMO / jiné organizace, která provozuje letadlo.

Není-li NVLA přesvědčena, že navrhovaný AMP lze použít tak, jak je, měla by NVLA

mandatory status.

1.1.18 Details of, or cross-reference to, any required reliability programme or statistical methods of continuous surveillance.

1.1.19 A statement that practices and procedures to satisfy the programme should be to the standards specified in the maintenance instructions promulgated by the (Military) Type Certificate (MTC) and (Military) Supplementary Type Certificate (MSTC) holders and any other organisation that publishes such data in accordance with EMAR 21. In the case of approved practices and procedures that differ, the statement should refer to them.

1.1.20 Each maintenance task quoted should be defined in a definition section of the AMP.

2 AMP basis

2.1 An AMP should normally be based upon the MRB report (or equivalent), where applicable, and the MTCH's MPD or the manufacturer's recommended maintenance programme.

The structure and format of these maintenance recommendations may be re-written to better suit the operation and control of the particular AMP.

2.2 For a newly type-certificated aircraft where no previously approved AMP exists, it will be necessary to comprehensively appraise the manufacturer's recommendations (and the MRB report or equivalent where applicable), together with other airworthiness information, in order to produce a realistic AMP for approval.

2.3 For existing aircraft types it is permissible to make comparisons with AMPs previously approved. It should not be assumed that an AMP approved for one Operating Organisation will automatically be approved for another.

Evaluation should be made of the aircraft/fleet utilisation, landing rate, equipment fit and, in particular, the experience of the Operating Organisation/CAMO/other Operating Organisations when assessing an existing AMP.

Where the NMAA is not satisfied that the proposed AMP can be used as is, the NMAA

podle potřeby požadovat vhodné změny, jako jsou dodatečné úkoly údržby nebo zkrácení stanovených intervalů plánovaných úkolů údržby.

2.4 Omezení řízení konfigurace kritického návrhu (CDCCL).

Pokud M(S)TCH pro typ letadla identifikoval CDCCL, měly by být vypracovány instrukce pro údržbu. CDCCL jsou charakterizovány vlastnostmi v zástavbě nebo letadlovém celku, které by měly být zachovány během modifikace, změny, opravy nebo plánované údržby po celou provozní dobu letadla nebo příslušného letadlového celku nebo části.

3 Změny

Změny (revize) schváleného AMP by měly být provedeny tak, aby odrážely změny v doporučeních M(S)TCH, modifikacích, zkušenostech z provozu nebo v souladu s požadavky NVLA.

4 Povolené změny intervalů údržby

Intervaly údržby předepsané AMP lze měnit pouze se schválením NVLA nebo postupem vypracovaným v AMP a schváleným NVLA.

5 Pravidelný přezkum obsahu AMP

5.1 Schválené AMP by měly podléhat pravidelnému přezkumu, aby bylo zajištěno, že odrážejí aktuální doporučení M(S)TCH, případné revize MRBR (nebo rovnocenného dokumentu), povinné požadavky a potřeby údržby letadla.

5.2 Přezkum podrobných požadavků by měl být proveden alespoň jednou ročně, aby byla zachována platnost s ohledem na provozní zkušenosti.

6 Programy spolehlivosti

6.1 Měl by být vypracován program spolehlivosti (viz bod GM M.A.302(f)).

6.1.1 Není k dispozici.

6.1.2 Není k dispozici.

6.1.3 Není k dispozici.

6.2 Použitelnost pro malé flotily letadel

6.2.1 Pro účely tohoto odstavce je malá flotila letadel flotila menší než 6 letadel stejného

should request appropriate changes such as additional maintenance tasks or reduction of established intervals of scheduled maintenance tasks as necessary.

2.4 Critical Design Configuration Control Limitations (CDCCLs).

If CDCCLs have been identified for the aircraft type by the M(S)TC Holder, maintenance instructions should be developed. CDCCLs are characterised by features in an aircraft installation or component that should be retained during modification, change, repair, or scheduled maintenance for the operational life of the aircraft or applicable component or part.

3 Amendments

Amendments (revisions) to an approved AMP should be made to reflect changes in the M(S)TCH's recommendations, modifications, service experience, or as required by the NMAA.

4 Permitted variations to maintenance periods

Maintenance periods prescribed by the AMP may only be varied with the approval of the NMAA or through a procedure developed in the AMP and approved by the NMAA.

5 Periodic review of AMP contents

5.1 Approved AMPs should be subject to periodic review to ensure that they reflect current M(S)TCH's recommendations, revisions to the MRB report (or equivalent) if applicable, mandatory requirements and the maintenance needs of the aircraft.

5.2 A review of the detailed requirements should be carried out at least annually for continued validity in the light of operating experience.

6 Reliability Programmes

6.1 A reliability programme should be developed (see GM EMAR M.A.302(f)).

6.1.1 Not Applicable.

6.1.2 Not Applicable.

6.1.3 Not Applicable.

6.2 Applicability for small fleets of aircraft

6.2.1 For the purpose of this paragraph, a small fleet of aircraft is a fleet of less than 6

typu.

6.2.2 Požadavek na program spolehlivosti je bez ohledu na velikost flotily.

6.2.3 Složité programy spolehlivosti mohou být nevhodné pro malou flotilu. Doporučuje se, aby programy spolehlivosti byly přizpůsobeny tak, aby vyhovovaly velikosti a složitosti provozního využití.

6.2.4 Jeden problém s malou flotilou letadel spočívá v množství dostupných údajů, které lze zpracovat: Pokud je toto množství příliš nízké, výpočet úrovně varování je velmi hrubý. Proto by měly být „úrovně varování“ používány s rozvahou.

6.2.5 Při vytváření programu spolehlivosti pro malou flotilu letadel by mělo být zvaženo následující:

(a) Program by se měl zaměřit na oblasti, kde je pravděpodobné, že bude zpracováno dostatečné množství údajů.

(b) Pokud je množství dostupných údajů velmi omezené, pak je rozhodující technický úsudek. V následujících příkladech by měla být před přijetím rozhodnutí provedena důkladná technická analýza:

- Míra „0“ ve statistickém výpočtu může jednoduše odhalit, že není k dispozici dostatek statistických údajů, spíše než že neexistuje žádný potenciální problém.

- Při použití úrovní výstrah může mít jedna událost hodnoty k dosažení úrovně varování. K tomu je nezbytný technický úsudek, aby se rozlišoval artefakt od skutečné potřeby nápravného opatření.

- Při technickém úsudku by měly být navázány kontakty, a tam kde je to možné a vhodné provedeno srovnání s jinými organizacemi, které provozují stejný typ letadla / CAMO stejného typu letadla. Je rovněž možné provést srovnání s údaji poskytnutými výrobcem.

6.2.6 Za účelem získání přesných údajů o spolehlivosti by mělo být doporučeno sdílení údajů a analýz s jednou nebo více dalšími organizacemi, které provozují letadla / CAMO. Bod 6.6 této přílohy stanoví, za jakých podmínek je přijatelné, aby organizace, které provozují letadla / CAMO sdílely údaje o spolehlivosti.

aircraft of the same type.

6.2.2 The requirement for a reliability programme is irrespective of the fleet size.

6.2.3 Complex reliability programmes could be inappropriate for a small fleet. It is recommended that reliability programmes are tailored to suit the size and complexity of operational usage.

6.2.4 One difficulty with a small fleet of aircraft consists in the amount of available data which can be processed: when this amount is too low, the calculation of alert level is very coarse. Therefore “alert levels” should be used carefully.

6.2.5 When establishing a reliability programme for a small fleet of aircraft, the following should be considered:

(a) The programme should focus on areas where a sufficient amount of data is likely to be processed.

(b) When the amount of available data is very limited, engineering judgement is then a vital element. In the following examples, careful engineering analysis should be exercised before taking decisions:

- A “0” rate in the statistical calculation may possibly simply reveal that not enough statistical data is available, rather than there is no potential problem.

- When alert levels are used, a single event may have the figures reach the alert level. Engineering judgement is necessary so as to discriminate an artefact from an actual need for a corrective action.

- In making an engineering judgement, contact should be established and comparisons made with other Operating Organisations/CAMOs of the same aircraft type, where possible and relevant. Making comparison with data provided by the manufacturer may also be possible.

6.2.6 In order to obtain accurate reliability data, it should be recommended to pool data and analysis with one or more other Operating Organisations/CAMOs. Paragraph 6.6 of this Appendix specifies under which conditions it is acceptable that Operating Organisations/CAMOs share reliability data.

6.2.7 Bez ohledu na výše uvedené existují případy, kdy není možné sdílet údaje, např. při uvedení nového typu letadla do provozu. V takovém případě by měla NVLA stanovit dodatečná omezení intervalů pravidelné údržby (např. nejsou možné žádné změny nebo pouze změny se schválením NVLA).

6.3 Technický úsudek

6.3.1 Technický úsudek je sám o sobě nedílnou součástí programů spolehlivosti, protože bez úsudku není možný žádný výklad údajů. Při schvalování programů údržby a spolehlivosti se očekává, že NVLA zajistí, aby organizace odpovědná za vypracování a řízení AMP měla dostatečně kvalifikovaný personál s odpovídajícími technickými zkušenostmi a porozuměním koncepcím spolehlivosti.

6.3.2 Z toho vyplývá, že neposkytnutí náležitě kvalifikovaného personálu pro program spolehlivosti může vést NVLA k odmítnutí schválení programu spolehlivosti, a tedy AMP.

6.4 Program pro zajištění spolehlivosti zadaný smlouvou / stanovený úkolem

6.4.1 Organizace odpovědná za vypracování AMP může na základě smlouvy / stanoveného úkolu delegovat určité funkce na odpovídajícím způsobem kvalifikovanou organizaci, pokud tato organizace předvede, že má odpovídající odborné znalosti.

6.4.2 Jedná se o tyto funkce:

- (a) Vypracování programů údržby a spolehlivosti letadel,
- (b) Provádění sběru a analýzy údajů o spolehlivosti,
- (c) Poskytování zpráv o spolehlivosti, a
- (d) Navrhování nápravných opatření pro organizaci odpovědnou za vypracování AMP.

6.4.3 Bez ohledu na výše uvedené zůstává rozhodnutí provést nápravné opatření (nebo rozhodnutí požádat NVLA o schválení k provedení nápravného opatření) výsadou a odpovědností CAMO. Ve vztahu k odstavci 6.4.2(d) výše, by mělo být rozhodnutí neprovést nápravné opatření odůvodněné a zdokumentované.

6.2.7 Notwithstanding the above there are cases where the pooling of data is not possible, e.g. at the introduction to service of a new aircraft type. In that case, the NMAA should impose additional restrictions on the scheduled maintenance task intervals (e.g. no variations or only changes with NMAA approval are possible).

6.3 Engineering judgement

6.3.1 Engineering judgement is itself inherent to reliability programmes as no interpretation of data is possible without judgement. In approving the maintenance and reliability programmes, the NMAA is expected to ensure that the organisation responsible for developing and controlling the AMP has sufficiently qualified personnel with appropriate engineering experience and understanding of reliability concepts.

6.3.2 It follows that failure to provide appropriately qualified personnel for the reliability programme may lead to the NMAA rejecting the approval of the reliability programme and therefore the AMP.

6.4 Contracted/Tasked Reliability Programme

6.4.1 The organisation responsible for the development of the AMP may delegate certain functions to a suitably qualified organisation under contract/task, provided this organisation proves to have the appropriate expertise.

6.4.2 These functions are:

- (a) Developing the aircraft maintenance and reliability programmes,
- (b) Performing the collection and analysis of the reliability data,
- (c) Providing reliability reports, and
- (d) Proposing corrective actions to the organisation responsible for the development of the AMP.

6.4.3 Notwithstanding the above, the decision to implement a corrective action (or the decision to request from the NMAA the approval to implement a corrective action) remains the CAMO's prerogative and responsibility. In relation to paragraph 6.4.2(d) above, a decision not to implement a corrective action should be justified and

6.4.4 Ujednání mezi organizací odpovědnou za vypracování AMP a smluvní organizací / organizací se stanoveným úkolem by měla být uvedena ve smlouvě / stanoveném úkolu.

6.5 Program spolehlivosti

Při přípravě podrobností programu spolehlivosti by měl být vzat v úvahu tento odstavec. Všechny související postupy by měly být jasně stanoveny.

6.5.1 Cíle

6.5.1.1 Mělo by být uvedeno prohlášení, v němž bude co nejpřesněji shrnut rozsah a hlavní cíle programu spolehlivosti. Minimálně by mělo zahrnovat následující:

- (a) uznání potřeby nápravného opatření; a
- (b) stanovení nutných nápravných opatření; a
- (c) určení účinnosti tohoto opatření.

6.5.1.2 Rozsah cílů by měl přímo souviset s rozsahem programu spolehlivosti. Jeho rozsah se může lišit od systému sledování závad letadlového celku po integrovaný program řízení údržby. MPD výrobce mohou poskytnout pokyny k cílům a měly by být u každého případu konzultovány.

6.5.1.3 V případě AMP založeného na MSG-3 (nebo rovnocenném dokumentu) by měl program spolehlivosti zabezpečit, že všechny úlohy související s MSG-3 (nebo rovnocenným dokumentem) z AMP jsou účelné a mají dostatečnou periodicitu.

6.5.2 Identifikace položek.

Položky řízené programem spolehlivosti by měly být uvedeny např. v kapitolách S1000D. Pokud jsou některé položky (např. drak letadla, motory, APU) řízeny samostatnými programy spolehlivosti, měly by být v programu spolehlivosti uvedeny křížovými odkazy související postupy (např. individuální vzory nebo programy rozvoje provozní doby, programy (M)TCH pro sledování stavu draku).

documented.

6.4.4 The arrangement between the organisation responsible for the development of the AMP and the contracted/tasked organisation should be specified in the contract/task.

6.5 Reliability programme

In preparing the reliability programme details, account should be taken of this paragraph. All associated procedures should be clearly defined.

6.5.1 Objectives

6.5.1.1 A statement should be included summarising as precisely as possible the scope and prime objectives of the reliability programme. As a minimum it should include the following:

- (a) to recognise the need for corrective action; and
- (b) to establish what corrective action is needed; and
- (c) to determine the effectiveness of that action.

6.5.1.2 The extent of the objectives should be directly related to the scope of the reliability programme. Its scope could vary from a component defect monitoring system to an integrated maintenance management programme. The manufacturer's MPDs may give guidance on the objectives and should be consulted in every case.

6.5.1.3 In case of a MSG-3 (or equivalent) based AMP, the reliability programme should provide a monitor that all MSG-3 (or equivalent) related tasks from the AMP are effective and their periodicity is adequate.

6.5.2 Identification of items.

The items controlled by the reliability programme should be stated, e.g. by S1000D Chapters. Where some items (e.g. aircraft structure, engines, APU) are controlled by separate reliability programmes, the associated procedures (e.g. individual sampling or life development programmes, MTCH's structure sampling programmes) should be cross referenced in the reliability programme.

6.5.3 Pojmy a definice.

Měly by být jasně identifikovány významné pojmy a definice použitelné pro program spolehlivosti. Pojmy jsou již definovány v MSG-3 (nebo v rovnocenném dokumentu) a v dalších relevantních dokumentech.

6.5.4 Zdroje informací a jejich sběr.

6.5.4.1 Měly by být uvedeny zdroje informací a měly by být podrobně uvedeny postupy pro předávání informací od zdroje spolu s postupem pro jejich sběr a příjem.

6.5.4.2 Typ informací, které mají být sbírány, by měl souviset s rozsahem a cíli programu spolehlivosti a měl by být takový, aby umožňoval jak celkové rozsáhlé posouzení informací, které mají být poskytnuty, tak i posouzení toho, zda jakákoli reakce, jak na trendy, tak na jednotlivé události, je nezbytná. Níže jsou uvedeny příklady běžných primárních zdrojů:

- (a) Hlášení pilotů.
- (b) Letadlové knihy.
- (c) Přístupové terminály údržby letadel / odečty palubního systému údržby.
- (d) Pracovní listy údržby.
- (e) Dílenská hlášení.
- (f) Zprávy o funkčních kontrolách.
- (g) Zprávy o zvláštních kontrolách.
- (h) Problémy/zprávy o podvěsech.
- (i) Zprávy o bezpečnosti ve vzduchu.
- (j) Zprávy o technických prodlevách a mimořádných událostech.
- (k) Jiné zdroje: ETOPS, RVSM, CAT II/III (tam, kde je to použitelné).

6.5.4.3 Kromě běžných hlavních zdrojů informací by se mělo náležitě přihlídnout k informacím o zachování letové způsobilosti a bezpečnosti, vyhlášeným podle ČOS 174005 (EMAR 21).

6.5.5 Zobrazení informací.

Sbírané informace mohou být zobrazeny graficky nebo v tabulkovém formátu nebo v kombinaci obou. Měla by být stanovena

6.5.3 Terms and definitions.

The significant terms and definitions applicable to the reliability programme should be clearly identified. Terms are already defined in MSG-3 (or equivalent) and other relevant documents.

6.5.4 Information sources and collection.

6.5.4.1 Sources of information should be listed and procedures for the transmission of information from the sources, together with the procedure for collecting and receiving it, should be detailed.

6.5.4.2 The type of information to be collected should be related to the scope and objectives of the reliability programme and should be such that it enables both an overall broad based assessment of the information to be made and also allow for assessments to be made as to whether any reaction, both to trends and to individual events, is necessary. The following are examples of the normal prime sources:

- (a) Pilots' reports.
- (b) Aircraft technical Logs.
- (c) Aircraft maintenance access terminal / On-board maintenance system readouts.
- (d) Maintenance worksheets.
- (e) Workshop reports.
- (f) Reports on functional checks.
- (g) Reports on Special Inspections.
- (h) Stores issues/reports.
- (i) Air Safety Reports.
- (j) Reports on technical delays and incidents.
- (k) Other sources: ETOPS, RVSM, CAT II/III (where applicable).

6.5.4.3 In addition to the normal prime sources of information, due account should be taken of continued airworthiness and safety information promulgated under EMAR 21.

6.5.5 Display of information.

Collected information may be displayed graphically or in a tabular format or a combination of both. The rules governing

pravidla upravující jakékoli oddělení nebo zrušení informací před jejich začleněním do těchto formátů. Formát by měl být takový, aby bylo možné snadno identifikovat trendy, konkrétní upozornění a související události.

6.5.5.1 Výše uvedené zobrazení informací by mělo obsahovat ustanovení o „nulových vrácených údajích“, která by napomáhala zkoumání celkových informací.

6.5.5.2 Jsou-li do programu spolehlivosti zahrnuty „normy“ nebo „úrovně varování“, mělo by být zobrazení informací orientováno odpovídajícím způsobem.

6.5.6 Zkoumání, analýza a interpretace informací.

Měla by být vysvětlena metoda použitá pro zkoumání, analýzu a interpretaci informací programu spolehlivosti.

6.5.6.1 Zkoumání.

Metody zkoumání informací mohou být různé podle obsahu a množství informací jednotlivých programů spolehlivosti. Mohou se pohybovat od zkoumání počátečních indikací změn výkonnosti až po formalizované podrobné postupy v určitých obdobích a metody by měly být plně popsány v dokumentaci programu spolehlivosti.

6.5.6.2 Analýza a interpretace.

Postupy pro analýzu a interpretaci informací by měly být takové, aby umožnily měřit výkonnost položek řízených programem spolehlivosti; měly by rovněž usnadnit rozpoznání, diagnostiku a záznam závažných problémů. Celý proces by měl umožnit kritické posouzení účinnosti programu spolehlivosti jako celkové činnosti. Tento proces může zahrnovat:

(a) Srovnání provozní spolehlivosti se zavedenými nebo přidělenými normami (v počátečním období by tyto normy mohly být získány ze zkušeností s obdobným vybavením nebo typy letadel v provozu).

(b) Analýza a interpretace trendů.

(c) Vyhodnocení opakujících se závad.

(d) Testování spolehlivosti očekávaných a dosažených výsledků.

any separation or discarding of information prior to incorporation into these formats should be stated. The format should be such that the identification of trends, specific highlights and related events would be readily apparent.

6.5.5.1 The above display of information should include provisions for “nil returns” to aid the examination of the total information.

6.5.5.2 Where “standards” or “alert levels” are included in the reliability programme, the display of information should be orientated accordingly.

6.5.6 Examination, analysis and interpretation of the information.

The method employed for examining, analysing and interpreting the reliability programme information should be explained.

6.5.6.1 Examination.

Methods of examination of information may be varied according to the content and quantity of information of individual reliability programmes. These can range from examination of the initial indication of performance variations to formalised detailed procedures at specific periods, and the methods should be fully described in the reliability programme documentation.

6.5.6.2 Analysis and Interpretation.

The procedures for analysis and interpretation of information should be such as to enable the performance of the items controlled by the reliability programme to be measured; they should also facilitate recognition, diagnosis and recording of significant problems. The whole process should be such as to enable a critical assessment to be made of the effectiveness of the reliability programme as a total activity. Such a process may involve:

(a) Comparisons of operational reliability with established or allocated standards (in the initial period these could be obtained from in-service experience of similar equipment or aircraft types).

(b) Analysis and interpretation of trends.

(c) The evaluation of repetitive defects.

(d) Confidence testing of expected and achieved results.

(e) Statistická analýza údajů o spolehlivosti.

(f) Předpovědi spolehlivosti.

(g) Jiné metody hodnocení.

6.5.6.3 Rozsah a hloubka technické analýzy a interpretace by měly souviset s konkrétním programem spolehlivosti a s dostupným zařízením. Mělo by být zvaženo alespoň:

(a) Závady za letu a snížení provozní spolehlivosti.

(b) Závady zjištěné při traťové údržbě a závady zjištěné při základnové údržbě.

(c) Zhoršení stavu pozorované během běžné údržby.

(d) Nálezy v dílně a v zařízení pro generální opravy.

(e) Hodnocení modifikací.

(f) Programy odběru vzorků.

(g) Přiměřenost vybavení a dokumentace pro údržbu.

(h) Účinnost postupů údržby.

(i) Výcvik personálu.

(j) SB (nebo rovnocenné národní dokumenty), technické instrukce atd.

6.5.6.4 Pokud je spoléháno na smlouvou / stanoveným úkolem určené zařízení pro údržbu a/nebo generální opravu jako na informační vstup do programu spolehlivosti, měla by být uzavřena ujednání pro dostupnost a návaznost těchto informací a podrobnosti by měly být zahrnuty do smlouvy / dokumentu stanovujícího úkol.

6.5.7 Nápravná opatření.

6.5.7.1 Měly by být plně popsány postupy a časové normy pro provádění nápravných opatření a pro sledování účinnosti nápravných opatření. Nápravná opatření musí napravit jakékoli snížení spolehlivosti zjištěné programem spolehlivosti a mohou mít podobu jednoho nebo více z těchto opatření:

(a) Změny v údržbě, provozních postupech nebo technikách.

(b) Změny údržby zahrnující četnost a obsah

(e) Statistical analysis of reliability data.

(f) Reliability predictions.

(g) Other methods of assessment.

6.5.6.3 The range and depth of engineering analysis and interpretation should be related to the particular reliability programme and to the facilities available. The following, at least, should be taken into account:

(a) Flight defects and reductions in operational reliability.

(b) Defects found during line maintenance and those found during base maintenance.

(c) Deterioration observed during routine maintenance.

(d) Workshop and overhaul facility findings.

(e) Modification evaluations.

(f) Sampling programmes.

(g) The adequacy of maintenance equipment and publications.

(h) The effectiveness of maintenance procedures.

(i) Staff training.

(j) Service Bulletins (or national equivalent), Technical Instructions, etc.

6.5.6.4 Where there is reliance upon contracted/tasked maintenance and/or overhaul facilities as an information input to the reliability programme, the arrangements for availability and continuity of such information should be established and details should be included in the contract/tasking document.

6.5.7 Corrective Actions.

6.5.7.1 The procedures and time scales both for implementing corrective actions and for monitoring the effectiveness of corrective actions should be fully described. Corrective actions shall correct any reduction in reliability revealed by the reliability programme and could take the form of one or more of the following:

(a) Changes to maintenance, operational procedures or techniques.

(b) Maintenance changes involving inspection

prohlídek, kontrol funkcí, požadavky na generální opravu a lhůty, které budou vyžadovat změnu plánovaných intervalů údržby nebo úkolů v AMP. To může zahrnovat prodloužení nebo zkrácení intervalů úkolů nebo přidání, modifikaci nebo odstranění úkolů.

(c) Změny schválených příruček (např. AMM, příručka osádky atd.).

(d) Zahájení modifikací.

(e) Zvláštní kontroly nebo „flotilové kampaně“.

(f) Zajištění náhradních dílů.

(g) Výcvik personálu.

(h) Plánování lidských zdrojů a vybavení.

Poznámka: Některé z výše uvedených nápravných opatření mohou před provedením vyžadovat schválení NVLA.

6.5.7.2 Měly by být popsány postupy pro provádění změn AMP. Příslušná dokumentace by měla, tam, kde je to použitelné, obsahovat plánované datum dokončení každého nápravného opatření.

6.5.8 Organizační odpovědnosti.

Měla by být uvedena organizační struktura a útvar odpovědný za správu programu spolehlivosti. Měly by být uvedeny řetězce odpovědnosti pro jednotlivce a oddělení (technické, výrobní, kvality, provozní atd.), pokud jde o program spolehlivosti, tak spolu s informacemi a funkcemi všech řídicích komisí programu spolehlivosti (skupina spolehlivosti). Měla by být uvedena účast NVLA.

6.5.9 Prezentace informací NVLA.

V rámci programu spolehlivosti by měly být NVLA předloženy ke schválení následující informace:

(a) Formát a obsah pravidelných zpráv.

(b) Časové normy pro vypracování zpráv spolu s jejich distribucí.

(c) Formát a obsah zpráv, které podporují žádosti o prodloužení intervalů mezi opravami (prodloužením) a o změnu AMP. Tyto zprávy by měly obsahovat dostatečné podrobné informace, které umožní, aby NVLA v případě

frequency and content, function checks, overhaul requirements and time limits, which will require amendment of the scheduled maintenance periods or tasks in the AMP. This may include the extension or reduction of task intervals, or the addition, modification or deletion of tasks.

(c) Amendments to approved manuals (e.g. AMM, crew manual etc.).

(d) Initiation of modifications.

(e) Special inspections or ‘fleet campaigns’.

(f) Spares provisioning.

(g) Staff training.

(h) Manpower and equipment planning.

Note: Some of the above corrective actions may need the NMAA’s approval before implementation.

6.5.7.2 The procedures for making changes to the AMP should be described. The associated documentation should include a planned completion date for each corrective action, where applicable.

6.5.8 Organisational Responsibilities.

The organisational structure and the department responsible for the administration of the reliability programme should be stated. The chains of responsibility for individuals and departments (Engineering, Production, Quality, Operations etc.) in respect of the reliability programme, together with the information and functions of any reliability programme control committees (reliability group), should be defined. Participation of the NMAA should be stated.

6.5.9 Presentation of information to the NMAA.

The following information should be submitted to the NMAA for approval as part of the reliability programme:

(a) The format and content of routine reports.

(b) The time scales for the production of reports together with their distribution.

(c) The format and content of reports supporting requests for increases in periods between maintenance (extension) and for amendments to the AMP. These reports should contain sufficient detailed information

potřeby mohla provést vlastní hodnocení.

6.5.10 Hodnocení a přezkum.

Každý program spolehlivosti by měl popisovat postupy a individuální odpovědnost, pokud jde o průběžné sledování účinnosti AMP jako celku. Intervaly a postupy pro pravidelné i nepravidelné přezkumy řízení údržby by měly být podrobně popsány (postupné, měsíční, čtvrtletní nebo roční přezkumy, postupy sledující „normy“ spolehlivosti nebo „úrovně varování“ které jsou překračovány atd.).

6.5.10.1 Každý program spolehlivosti by měl obsahovat postupy pro sledování a v případě potřeby revizi „norem“ spolehlivosti nebo „úrovni varování“. Organizační odpovědnost za sledování a revizi „norem“ by měla být stanovena společně s příslušnými časovými měřítky.

6.5.10.2 Ačkoli není výlučný, následující seznam uvádí pokyny ke kritériím, která musí být zohledněna při přezkumu.

- (a) Využití (vysoké / nízké / provozní prostředí).
- (b) Společné vlastnosti flotily letadel.
- (c) Kritéria úpravy úrovně výstrahy.
- (d) Přiměřenost údajů.
- (e) Audit procesů spolehlivosti.
- (f) Výcvik personálu.
- (g) Provozní postupy a postupy údržby.

6.5.11 Schválení změn AMP

NVLA může organizaci odpovědnou za vypracování a řízení AMP oprávnit k provedení změn AMP vyplývajících z výsledků programu spolehlivosti před jejich formálním schválením NVLA, je-li přesvědčena, že:

- (a) program spolehlivosti sleduje obsah AMP komplexním způsobem; a
- (b) postupy spojené s fungováním „skupiny pro spolehlivost“ poskytují záruku, že je vykonáváno náležitě řízení nad vnitřním ověřováním těchto změn.

6.6 Ujednání o sdílení.

to enable the NMAA to make its own evaluation where necessary.

6.5.10 Evaluation and review.

Each reliability programme should describe the procedures and individual responsibilities in respect of continuous monitoring of the effectiveness of the AMP as a whole. The time periods and the procedures for both routine and nonroutine reviews of maintenance control should be detailed (progressive, monthly, quarterly, or annual reviews, procedures following reliability “standards” or “alert levels” being exceeded, etc.).

6.5.10.1 Each reliability programme should contain procedures for monitoring and, as necessary, revising the reliability “standards” or “alert levels”. The organisational responsibilities for monitoring and revising the “standards” should be specified together with associated time scales.

6.5.10.2 Although not exclusive, the following list gives guidance on the criteria to be taken into account during the review.

- (a) Utilisation (high / low / operational environment).
- (b) Fleet commonality.
- (c) Alert Level adjustment criteria.
- (d) Adequacy of data.
- (e) Reliability procedure audit.
- (f) Staff training.
- (g) Operational and maintenance procedures.

6.5.11 Approval of AMP amendments

The NMAA may authorise the organisation responsible for the development and control of the AMP to implement changes to the AMP arising from the reliability programme results prior to their formal approval by the NMAA, when it is satisfied that;

- (a) the reliability programme monitors the content of the AMP in a comprehensive manner; and
- (b) the procedures associated with the functioning of the “Reliability Group” provide the assurance that appropriate control is exercised over the internal validation of such changes.

6.6 Pooling Arrangements.

6.6.1 V některých případech může být žádoucí, pro analýzu dostatečných údajů, aby údaje byly „sdíleny“: Tj. shromáždit údaje od řady organizací, které provozují stejný typ letadla. Aby byla analýza platná, měla by být dotyčná letadla, způsob jejich provozu a používané postupy údržby v podstatě stejné: rozdíly ve využívání mezi dvěma organizacemi, které provozují letadla, mohou analýzu, více než cokoli jiného, zásadně poškodit. Ačkoli není úplný, následující seznam uvádí pokyny k hlavním faktorům, které je nutné vzít v úvahu.

(a) Certifikační faktory, jako jsou: shoda s přílohou MTC letadla (varianta) / stav modifikací, včetně shody s SB (nebo rovnocenným národním dokumentem).

(b) Provozní faktory, jako jsou: provozní prostředí / využití (např. nízké / vysoké / provozní prostředí atd.) / příslušné provozní předpisy pro velikost flotily letadel (např. ETOPS / RVSM / provoz za každého počasí atd.) / provozní postupy /MEL / CDL a využití MEL/CDL.

(c) Faktory údržby, jako jsou: postupy údržby podle stáří letadla; platné normy údržby; postupy mazání a mazací plán; zavedená revize nebo rozšíření MPD nebo příslušné AMP.

6.6.2 I když nemusí být všechny výše uvedené skutečnosti zcela společné, je nezbytné, aby existovalo značné množství společných vlastností. Rozhodnutí o vhodnosti sdílení údajů by měla NVLA přijímat případ od případu.

6.6.3 NENÍ K DISPOZICI.

6.6.4 Změny faktorů v odstavci 6.6.1 provedené některou z organizací, které provozují letadla, budou vyžadovat přehodnocení, aby bylo možné určit, zda lze výhody plynoucí ze sdílení zachovat či nikoli. Pokud si organizace odpovědná za vypracování a kontrolu AMP přeje tímto způsobem sdílet údaje, mělo by být před podepsáním jakékoli formální dohody mezi sdílejícími organizacemi požadováno schválení NVLA.

6.6.5 Odstavec 6.6 je určen k tomu, aby se zabýval sdílením údajů přímo mezi organizacemi, které provozují letadla. Je rovněž přijatelné, aby se organizace

6.6.1 In some cases, in order that sufficient data may be analysed it may be desirable to 'pool' data: i.e. collate data from a number of Operating Organisations of the same type of aircraft. For the analysis to be valid, the aircraft concerned, mode of operation, and maintenance procedures applied should be substantially the same: variations in utilisation between two Operating Organisations may, more than anything, fundamentally corrupt the analysis. Although not exhaustive, the following list gives guidance on the primary factors which need to be taken into account.

(a) Certification factors, such as: aircraft MTC data sheet compliance (variant)/modification status, including SB (or national equivalent) compliance.

(b) Operational Factors, such as: operational environment/utilisation (e.g. low/high/operational environment, etc.)/respective fleet size operating rules applicable (e.g. ETOPS/RVSM/All Weather etc.)/operating procedures/MEL/CDL and MEL/CDL utilisation.

(c) Maintenance factors, such as: aircraft age maintenance procedures; maintenance standards applicable; lubrication procedures and lubrication programme; MPD revision or extensions applied or AMP applicable.

6.6.2 Although it may not be necessary for all of the above to be completely common, it is necessary for a substantial amount of commonality to exist. The decision on whether pooling data is appropriate should be taken by the NMAA on a case by case basis.

6.6.3 NOT APPLICABLE.

6.6.4 Changes by any one of the Operating Organisations to the paragraph 6.6.1 factors will require re-assessment in order to determine whether or not the pooling benefits can be maintained. Where an organisation responsible for the development and control of an AMP wishes to pool data in this way, the approval of the NMAA should be sought prior to any formal agreement being signed between the pooling organisations.

6.6.5 Paragraph 6.6 is intended to address the pooling of data directly between Operating Organisations. It is also acceptable that the organisation responsible for the production

odpovědná za vydání a kontrolu AMP účastnila programu spolehlivosti řízeného MTCH, pokud je NVLA přesvědčena, že MTCH řídí program spolehlivosti, který je ve shodě se záměrem tohoto odstavce.

and control of an AMP participates in a reliability programme managed by the MTCH, when the NMAA is satisfied that the MTCH manages a reliability programme which complies with the intent of this paragraph.

**Příloha II k bodu AMC M.A.201(h)(1):
Uzavírání smluv / stanovování úkolů
k řízení zachování letové způsobilosti**

**1. SMLUVNÍ / ÚKOLEM STANOVENÉ
ČINNOSTI ŘÍZENÍ ZACHOVÁNÍ LETOVÉ
ZPŮSOBILOSTI**

1.1 NENÍ K DISPOZICI.

1.2 CAMO by měla provádět audit před uzavřením smlouvy, aby se ověřilo, že smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem může dosáhnout standardů požadovaných podle hlavy G sekce A ČOS 174008 (EMAR M) v souvislosti s činnostmi, které mají být zadány smluvně / stanoveny úkolem.

1.3 CAMO by měla zajistit, aby smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem měla dostatek kvalifikovaných pracovníků, kteří jsou vycvičeni a kompetentní v oblasti činností, které mají být smluvně zadány / stanoveny úkolem. Při posuzování přiměřenosti personálních zdrojů by CAMO měla vzít v úvahu zvláštní potřeby těch činností, které mají být zadány smluvně / stanoveny úkolem, a přitom zohlednit stávající závazky smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem.

1.4 Aby byla CAMO řádně schválena pro smluvní / úkolem stanovené činnosti řízení zachování letové způsobilosti, měla by mít postupy pro řízení těchto ujednání. CAME by měl obsahovat příslušné postupy, které odrážejí řízení ujednání uzavřených se smluvními organizacemi / organizacemi se stanoveným úkolem ze strany CAMO.

1.5 Smluvní / úkolem stanovené činnosti řízení zachování letové způsobilosti by měly být řešeny ve smlouvě / dokumentu o stanovení úkolu mezi CAMO a smluvní organizací / organizací se stanoveným úkolem. Smlouva / dokument o stanovení úkolu by měl rovněž stanovit, že smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem je odpovědná za informování CAMO, která je následně odpovědná za informování NVLA, o jakýchkoli následných změnách, které ovlivňují její schopnost plnit smlouvu / dokument o stanovení úkolu.

1.6 Smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem by měla používat

**Appendix II to AMC M.A.201(h)(1):
Contracting/tasking of continuing
airworthiness management tasks**

**1. CONTRACTED/TASKED CONTINUING
AIRWORTHINESS MANAGEMENT
ACTIVITIES**

1.1 NOT APPLICABLE.

1.2 The CAMO should conduct a pre-contract audit to establish that the contracted/tasked organisation can achieve the standards required by EMAR M.A. Subpart G in connection with those activities to be contracted/tasked.

1.3 The CAMO should ensure that the contracted/tasked organisation has sufficient qualified personnel who are trained and competent in the activities to be contracted/tasked. In assessing the adequacy of personnel resources, the CAMO should consider the particular needs of those activities that are to be contracted/tasked, while taking into account the contracted/tasked organisation's existing commitments.

1.4 To be appropriately approved to contract/task continuing airworthiness management activities the CAMO should have procedures for the management control of these arrangements. The CAME should contain relevant procedures to reflect the CAMO's control of those arrangements made with the contracted/tasked organisation(s).

1.5 Contracted/tasked continuing airworthiness management activities should be addressed in a contract/formal tasking document between the CAMO and the contracted/tasked organisation. The contract/formal tasking document should also specify that the contracted/tasked organisation is responsible for informing the CAMO who is, in turn, responsible for notifying the NMAA, of any subsequent changes that affect their ability to support the contract/formal tasking document.

1.6 Contracted/tasked organisations should use procedures which set out the manner by

postupy, které stanoví způsob, jakým organizace plní svou odpovědnost vůči těmto smluvním / úkolem stanoveným činnostem. Tyto postupy může vypracovat buď smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem nebo CAMO.

1.7 Pokud smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem vypracovává své vlastní postupy, měly by být slučitelné s CAME a podmínkami smlouvy / dokumentu o stanovení úkolu. Tyto postupy by měly být přijaty NVLA jako rozšířené postupy CAMO a jako takové by měly být křížově odkazovány v CAME. Jeden aktuální výtisk příslušných postupů smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem by měl být uchováván CAMO a měl by v případě potřeby být přístupný NVLA.

Poznámka: V případě jakéhokoli rozporu mezi postupy smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem a postupy CAMO budou mít přednost zásady a postupy podrobně popsány v CAME.

1.8 Smlouva / dokument o stanovení úkolu by měl rovněž stanovit, že postupy smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem mohou být změněny pouze se souhlasem CAMO. CAMO by měla zajistit, aby tyto změny byly slučitelné s CAME a byly ve shodě s hlavou G sekce A ČOS 174008 (EMAR M).

CAMO by měla určit, kdo bude odpovědný za průběžné sledování a uznávání postupů smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem, a jejich změny. Kontroly použité k plnění této funkce by měly být jasně stanoveny v části věnované změnám CAME, v níž je uvedena úroveň zapojení CAMO.

1.9 Kdykoli jsou některé prvky činností řízení zachování letové způsobilosti zadány smluvně / stanoveny úkolem, měl by mít personál CAMO přístup ke všem příslušným údajům, tak, aby mohl plnit své povinnosti.

Poznámka: CAMO má pravomoc v případě potřeby přehodnotit jakékoli doporučení smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem k zachování letové způsobilosti letadla, za které nese odpovědnost.

1.10 CAMO by měla zajistit, aby smluvní

which the organisation fulfils its responsibility to those contracted/tasked activities. Such procedures may be developed by either the contracted/tasked organisation or the CAMO.

1.7 Where the contracted/tasked organisation develops its own procedures, these should be compatible with the CAME and the terms of the contract/formal tasking document. These should be accepted by the NMAA as extended procedures of the CAMO and as such should be cross-referenced from the CAME. One current copy of the contracted/tasked organisation's relevant procedures should be kept by the CAMO and should be accessible to the NMAA when needed.

Note: Should any conflict arise between the contracted/tasked organisation's procedures and those of the CAMO then the policy and procedures detailed in the CAME will prevail.

1.8 The contract/formal tasking document should also specify that the contracted/tasked organisation's procedures may only be amended with the agreement of the CAMO. The CAMO should ensure that these amendments are compatible with their CAME and are in compliance with EMAR M.A. Subpart G.

The CAMO should nominate who will be responsible for continued monitoring and acceptance of the contracted/tasked organisation's procedures and their amendments. The controls used to fulfil this function should be clearly set out in the amendment section of the CAME detailing the level of CAMO involvement.

1.9 Whenever any elements of continuing airworthiness management activities are contracted/tasked the CAMO's personnel should have access to all relevant data in order to fulfil their responsibilities.

Note: The CAMO retains authority to override any recommendation of the contracted/tasked organisation where necessary, for the continuing airworthiness of the aircraft for which they have responsibility.

1.10 The CAMO should ensure that the

organizace / organizace se stanoveným úkolem měla i nadále kvalifikované technické odborné znalosti a dostatečné zdroje k provádění smluvních / úkolem stanovených činností při zachování shody s příslušnými postupy. Pokud tak neučiní, může to zrušit platnost schválení systému řízení zachování letové způsobilosti CAMO.

1.11 Smlouva / dokument o stanovení úkolu by měl být poskytnut NVLA ke sledování.

1.12 Smlouva / dokument o stanovení úkolu by se měl zabývat příslušnými povinnostmi, aby bylo zajištěno, že veškeré nálezy vyplývající ze sledování NVLA budou uzavřeny ke spokojenosti NVLA.

2. PROVEDENÍ

Tento odstavec popisuje témata, která mohou být použitelná pro smluvní / úkolem stanovené činnosti.

2.1 Rozsah práce

Měl by být uveden typ letadel a jejich vojenské poznávací značky, typy motorů a/nebo letadlových celků, na které se vztahuje smlouva / stanovený úkol.

2.2 Vypracování a změny AMP (tam, kde je to použitelné – řeší bod M.A.708(b)2 ČOS 174008 (EMAR M))

CAMO může uzavřít smlouvu / stanovit úkol na přípravu návrhu AMP a jakýchkoli následných změn. CAMO však zůstává odpovědná za posouzení, zda návrhy splňují jejich potřeby a zda mají být schváleny NVLA; příslušné postupy by měly tyto povinnosti upřesnit. Smlouva / stanovení úkolu by rovněž mělo stanovit, že veškeré údaje nezbytné k odůvodnění schválení počátečního AMP nebo změny AMP by měly být na požádání poskytnuty CAMO a/nebo NVLA.

2.3 Účinnost a spolehlivost AMP (tam, kde je to použitelné – řeší bod M.A.708(b)2 ČOS 174008 (EMAR M))

CAMO by měla mít zaveden systém pro sledování a posouzení účinnosti AMP na základě zkušeností s údržbou a provozem. Sběr údajů a počáteční posouzení může být provedeno smluvní organizací / organizací se stanoveným úkolem; požadovaná opatření musí být potvrzena CAMO.

contracted/tasked organisation continues to have qualified technical expertise and sufficient resources to perform the contracted/tasked activities while in compliance with the relevant procedures. Failure to do so may invalidate the approval of the CAMO's continuing airworthiness management system.

1.11 The contract/formal tasking document should provide for NMAA monitoring.

1.12 The contract/formal tasking document should address the respective responsibilities to ensure that any findings arising from NMAA monitoring will be closed to the satisfaction of the NMAA.

2. ACCOMPLISHMENT

This paragraph describes topics which may be applicable for contract/tasking activities.

2.1 Scope of work

The type of aircraft and their military registrations, engine types and/or components subject to the contract/tasking should be specified.

2.2 AMP development and amendment (where applicable – EMAR M.A.708(b)2 refers)

The CAMO may contract/task the preparation of the draft AMP and any subsequent amendments. However, the CAMO remains responsible for assessing that the draft proposals meet their needs and obtaining NMAA approval; the relevant procedures should specify these responsibilities. The contract/tasking should also stipulate that any data necessary to substantiate the approval of the initial AMP or an amendment to the AMP should be provided for CAMO and/or NMAA agreement upon request.

2.3 AMP effectiveness and reliability (where applicable – EMAR M.A.708(b)2 refers)

The CAMO should have in place a system to monitor and assess the effectiveness of the AMP based on maintenance and operational experience. The collection of data and initial assessment may be made by the contracted/tasked organisation; the required actions are to be endorsed by the CAMO.

Pokud se ke stanovení účinnosti AMP používá sledování spolehlivosti, může to zajistit smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem a mělo by to být stanoveno v příslušných postupech. Měl by být uveden odkaz na AMP a program spolehlivosti CAMO. Měla by rovněž být upřesněna účast personálu CAMO na schůzkách o spolehlivosti se smluvní organizací / organizací se stanoveným úkolem.

Při poskytování údajů o spolehlivosti je smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem omezena na práci s primárními údaji/dokumenty poskytnutými CAMO nebo údaji poskytnutými AMO organizace, která provozuje letadlo, z nichž jsou zprávy odvozeny. Sdílení údajů o spolehlivosti od jiných CAMO / organizací, které provozují letadla / AMO je povoleno, pokud jsou uznány NVLA.

2.4 Povolené odchylky AMP (tam, kde je to použitelné, řeší bod M.A.708(b)2 ČOS 174008 (EMAR M))

Smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem může vypracovat důvody a odůvodnění jakékoli navrhované odchylky plánované údržby. Navrhovaná odchylka by měla být posouzena CAMO a případně přijata nebo zamítnuta. Prostředky, kterými CAMO přijímá, by měly být upřesněny v příslušných postupech CAME. Pokud tyto navrhované odchylky překračují limity podrobně uvedené ve schválených údajích, je od CAMO požadováno, aby od NVLA získala schválení.

2.5 Plánovaná údržba

Pokud smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem plánuje a určuje kontroly údržby nebo prohlídky v souladu s AMP, měla by být stanovena požadovaná kooperace s CAMO, včetně zpětné vazby.

Funkce řízení plánování a požadovaná dokumentace by měly být stanoveny v příslušných podpůrných postupech CAME. Tyto postupy by měly obvykle stanovit úroveň zapojení CAMO do každého typu kontroly. To bude obvykle zahrnovat posouzení a schválení pracovní specifikace kontrol základnové údržby případ od případu CAMO. U pravidelných kontrol traťové údržby může

Where reliability monitoring is used to establish AMP effectiveness, this may be provided by the contracted/tasked organisation and should be specified in the relevant procedures. Reference should be made to the CAMO's AMP and reliability programme. Participation of the CAMO's personnel in reliability meetings with the contracted/tasked organisation should also be specified.

In providing reliability data the contracted/tasked organisation is limited to working with primary data/documents provided by the CAMO or data provided by the Operating Organisation's EMAR 145 AMO(s) from which the reports are derived. The pooling of reliability data from other CAMOs/Operating Organisations/EMAR 145 AMOs is permitted if accepted by the NMAA.

2.4 Permitted variations to the AMP (where applicable – EMAR M.A.708(b)2 refers)

The reasons and justification for any proposed variation to scheduled maintenance may be prepared by the contracted/tasked organisation. The proposed variation should be reviewed by the CAMO and accepted or rejected as appropriate. The means by which CAMO acceptance is given should be specified in the relevant CAME procedures. When these proposed variations go outside the limits detailed in the approved data, the CAMO is required to obtain approval by the NMAA.

2.5 Scheduled maintenance

Where the contracted/tasked organisation plans and defines maintenance checks or inspections in accordance with the AMP, the required liaison with the CAMO, including feedback, should be defined.

The planning control functions and required documentation should be specified in the appropriate supporting CAME procedures. These procedures should typically set out the CAMO's level of involvement in each type of check. This will normally involve the CAMO assessing and agreeing to a work specification on a case-by case basis for base maintenance checks. For routine line

tuto kontrolu provádět smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem za předpokladu odpovídající kooperace a řízení CAMO tak, aby byla zajištěna včasná shoda. Toto může zahrnovat, ale není omezeno na:

- Příslušný rozsah práce, včetně pracovních karet,
- Seznam plánovaných vyjmutí letadlových celků,
- AD, které mají být provedeny,
- Modifikace, které je nutné provést

Související postupy by měly zajistit, aby byla CAMO včas informována o plnění těchto činností.

2.6 Sledování kvality

Systém kvality CAMO by měl sledovat přiměřenost výkonu smluvních / úkolem stanovených činností řízení zachování letové způsobilosti za účelem shody se smlouvou / dokumentem o stanovení úkolů a hlavou G sekce A ČOS 174008 (EMAR M). Podmínky smlouvy / dokumentu o stanovení úkolu by proto měly zahrnovat ustanovení umožňující CAMO provádět dohled nad kvalitou (včetně auditů) u smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem. Cílem dohledu je především vyšetřit a posoudit účinnost těchto smluvních / úkolem stanovených činností a tím zajistit shodu s hlavou G sekce A ČOS 174008 (EMAR M) a se smlouvou / dokumentem o stanovení úkolu. Zprávy o auditu mohou být na žádost NVLA přezkoumány.

2.7 Přístup ze strany NVLA

Ve smlouvě / dokumentu o stanovení úkolu by mělo být uvedeno, že smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem by měla na žádost umožnit přístup NVLA k určení, zda je nadále dodržována shoda se schválením CAMO podle hlavy G sekce A ČOS 174008 (EMAR M).

2.8 Údaje o údržbě

Měly by být uvedeny schválené údaje o údržbě používané pro účely smlouvy / stanoveného úkolu spolu s organizacemi odpovědnými za poskytování těchto údajů. CAMO by měla zajistit, aby tyto údaje, včetně revizí, byly snadno dostupné smluvní organizaci / organizaci se stanoveným

maintenance checks this may be controlled on a day-to-day basis by the contracted/tasked organisation subject to appropriate liaison and CAMO controls to ensure timely compliance. This typically may include, but is not limited to:

- Applicable work package, including job cards,
- Scheduled component removal list,
- ADs to be incorporated,
- Modifications to be embodied

The associated procedures should ensure that the CAMO is advised in a timely manner on the accomplishment of such activities.

2.6 Quality monitoring

The CAMO's quality system should monitor the adequacy of the performance of the contracted/tasked continuing airworthiness management activities for compliance with the contract/formal tasking document and EMAR M.A. Subpart G. The terms of the contract/formal tasking document should therefore include a provision allowing the CAMO to perform a quality surveillance (including audits) upon the contracted/tasked organisation. The aim of the surveillance is primarily to investigate and judge the effectiveness of those contracted/tasked activities and thereby to ensure compliance with EMAR M.A. Subpart G and the contract/formal tasking document. Audit reports may be subject to review when requested by the NMAA.

2.7 Access by the NMAA

The contract/formal tasking document should specify that the contracted/tasked organisation should grant access to the NMAA when requested to determine continued compliance with the CAMO's EMAR M.A. Subpart G approval.

2.8 Maintenance data

The approved maintenance data used for the purpose of the contract/tasking should be specified, together with the organisations responsible for providing such data. The CAMO should ensure such data, including revisions, is readily available to the contracted/tasked organisation who may be

úkolem, která může být požádána tyto údaje posoudit. CAMO by měla vytvořit „rychlý způsob“ k zajištění včasného předání naléhavých údajů smluvní organizaci / organizaci se stanoveným úkolem. Údaje o údržbě mohou zahrnovat, ale nejsou omezeny pouze na:

- AMP,
- AD,
- Servisní bulletiny (nebo rovnocenné národní dokumenty),
- Údaje o významných opravách / modifikacích,
- Příručku pro údržbu letadla,
- Příručku pro generální opravu motoru,
- Ilustrovaný katalog dílů letadla,
- Elektrická schémata,
- Příručku pro odstraňování závad,

2.9 AD

Zatímco různé aspekty hodnocení AD, plánování a následná opatření mohou být prováděny smluvní organizací / organizací se stanoveným úkolem, práce provádí AMO. CAMO je odpovědná za zajištění včasného provedení platných AD a musí jí být poskytnuto oznámení o shodě. Z toho vyplývá, že CAMO by měla mít jasné zásady a postupy týkající se provádění AD, které zajistí, aby CAMO našla způsoby průkazu shody navrhované smluvní organizací / organizací se stanoveným úkolem přijatelné.

Zásady a postupy by měly stanovit:

- Jaké informace (např. zveřejňování AD, záznamy o zachování letové způsobilosti, letové hodiny/cykly atd.) potřebuje smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem od CAMO. Smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem je odpovědná za to, aby od CAMO vyžadovala jakékoli další informace, které mohou být podle jejího názoru nezbytné.
- Jaké informace (např. plánování AD, podrobné technické objednávky atd.) potřebuje CAMO od smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem, aby byla zajištěna včasná shoda s AD.

Aby mohly plnit svou výše uvedenou

required to assess such data. The CAMO should establish a 'fast track' means of ensuring that urgent data is transmitted to the contracted/tasked organisation in a timely manner. Maintenance data may include, but is not necessarily limited to:

- AMP,
- ADs,
- Service Bulletins (or national equivalent),
- Major repairs/modification data,
- Aircraft Maintenance Manual,
- Engine overhaul manual,
- Aircraft Illustrated Parts Catalogue,
- Wiring diagrams,
- Trouble shooting manual,

2.9 ADs

While the various aspects of AD assessment, planning and follow-up may be accomplished by the contracted/tasked organisation, embodiment is performed by an EMAR 145 AMO. The CAMO is responsible for ensuring timely embodiment of applicable ADs and is to be provided with notification of compliance. It therefore follows that the CAMO should have clear policies and procedures on AD embodiment which will ensure that the CAMO finds the contracted/tasked organisation's proposed means of compliance acceptable.

The policies and procedures should specify:

- What information (e.g. AD publications, continuing airworthiness records, flight hours/cycles, etc.) the contracted/tasked organisation needs from the CAMO. It is the responsibility of the contracted/tasked organisation to request from the CAMO any additional information that may be felt necessary.
- What information (e.g. AD planning listing, detailed engineering order, etc.) the CAMO needs from the contracted/tasked organisation in order to ensure timely compliance with ADs.

To fulfil their above responsibility, CAMOs

odpovědnost, CAMO by měly zajistit, aby obdržely aktuální povinné informace o zachování letové způsobilosti letadla a vybavení, které provozují.

2.10 Servisní bulletin (nebo rovnocenný národní dokument) / modifikace

Smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem může být povinna posoudit a vydat doporučení týkající se provedení SB (nebo rovnocenného národního dokumentu) a dalšího souvisejícího nepovinného materiálu na základě jasných zásad CAMO. To by mělo být uvedeno ve smlouvě / dokumentu o stanovení úkolu.

2.11 Řízení omezené provozní doby a předpověď řízení/vyjmutí letadlových celků.

Pokud smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem provádí plánovací činnosti, mělo by být upřesněno, že smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem by měla dostávat údaje o aktuální době letu a/nebo letových cyklech a/nebo přistáních a/nebo kalendářní době, a/nebo případně jakékoli jiné schválené jednotce spotřeby provozní doby s četností stanovenou ve smlouvě / dokumentu o stanovení úkolu. Četnost by měla být taková, aby organizace mohla řádně vykonávat smluvní / úkolem stanovené plánovací funkce. Z toho vyplývá, že bude nutné zajistit odpovídající kooperaci mezi CAMO, AMO a smluvní organizací / organizací se stanoveným úkolem.

Kromě toho by měla smlouva / dokument o stanovení úkolu uvádět, jak bude CAMO mít k dispozici všechny aktuální letové cykly, letové hodiny atd., aby mohla zajistit včasné provedení požadované údržby.

2.12 Sledování stavu

Pokud CAMO uzavře smlouvy / stanoví úkoly pro činnosti sledování stavu (například sledování stavu motoru na křídle), smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem by měla od CAMO obdržet všechny příslušné informace pro provádění těchto činností, včetně čtení všech parametrů, které považuje za nezbytné pro toto řízení. Smlouva / dokument o stanovení úkolu by rovněž měl uvádět, jaký druh zpětnovazebních informací (jako jsou omezení motoru, příslušné technické poradenství atd.)

should ensure that they are in receipt of current mandatory continued airworthiness information for the aircraft and equipment that they operate.

2.10 Service Bulletin (or national equivalent) / modifications

The contracted/tasked organisation may be required to review and make recommendations on the embodiment of an SB (or national equivalent) and other associated non-mandatory material based on a clear CAMO policy. This should be specified in the contract/formal tasking document.

2.11 Service life limit controls & component control/removal forecast.

Where the contracted/tasked organisation performs planning activities, it should be specified that the contracted/tasked organisation should be in receipt of the current flight time and/or flight cycles and/or landings and/or calendar time, and/or any other approved service life consumption units as applicable, at a frequency to be specified in the contract/formal tasking document. The frequency should be such that it allows the organisation to properly perform the contracted/tasked planning functions. It therefore follows that there will need to be adequate liaison between the CAMO, the EMAR 145 AMO(s) and the contracted/tasked organisation.

Additionally, the contract/formal tasking document should specify how the CAMO will be in possession of all current flight cycles, flight hours, etc. in order that the CAMO may assure the timely accomplishment of the required maintenance.

2.12 Health monitoring

If the CAMO contracts/tasks health monitoring activities (for example on-wing engine health monitoring), the contracted/tasked organisation should be in receipt of all the relevant information to perform these activities, including any parameter reading deemed necessary to be supplied by the CAMO for this control. The contract/formal tasking document should also specify what kind of feedback information (such as engine limitation, appropriate technical advice, etc.) the contracted/tasked organisation should

by měla smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem poskytnout CAMO.

provide to the CAMO.

2.13 Řízení závad

2.13 Defect control

V případě, že CAMO uzavřela smlouvu / stanovila úkol na každodenní kontrolu odložených závad podle letadlové knihy, měla by být tato skutečnost uvedena ve smlouvě / dokumentu o stanovení úkolu a měla by být odpovídajícím způsobem popsána v příslušných postupech. MEL/CDL CAMO poskytuje základ pro stanovení, které závady mohou být odloženy a související omezení. Postupy by rovněž měly stanovit povinnosti a opatření, která je nutné přijmout v případě závad, jako jsou například situace „uzemněné letadlo“, opakující se závady a poškození přesahující omezení MTCH.

Where the CAMO has contracted/tasked the day-to-day control of aircraft technical log deferred defects this should be specified in the contract/formal tasking document and should be adequately described in the appropriate procedures. The CAMO's MEL/CDL provides the basis for establishing which defects may be deferred and associated limits. The procedures should also define the responsibilities and actions to be taken for defects such as 'Aircraft On Ground' situations, repetitive defects, and damage beyond the MTC holder's limits.

U všech ostatních závad identifikovaných během údržby by měla tuto informaci obdržet CAMO, která, v závislosti na procesním oprávnění uděleném NVLA, může rozhodnout, že některé závady mohou být odloženy. Proto by měla být zajištěna odpovídající kooperace mezi CAMO, smluvní organizací / organizací se stanoveným úkolem a AMO.

For all other defects identified during maintenance, the information should be brought to the attention of the CAMO who, dependent upon the procedural authority granted by the NMAA, may determine that some defects can be deferred. Therefore, adequate liaison between the CAMO, the contracted/tasked organisation and the EMAR 145 AMO should be ensured.

Smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem by měla provést kladné posouzení potenciálně odložených závad a zvážit potenciální rizika vyplývající z kumulativního efektu jakékoli kombinace závad. Smluvní organizace by měla kooperovat s CAMO tak, aby po tomto hodnocení získala souhlas.

The contracted/tasked organisation should make a positive assessment of potential deferred defects and consider potential hazards arising from the cumulative effect of any combination of defects. The contracted organisation should liaise with the CAMO to gain their agreement following this assessment.

Odklad závad/odchylek povolených MEL/CDL může provést AMO ve shodě s příslušnými postupy letadlové knihy; tyto podléhají přijetí velitelem letadla.

Deferment of MEL/CDL allowable defects/deviations can be accomplished by an EMAR 145 AMO in compliance with the relevant aircraft technical log procedures; they are subject to acceptance by the aircraft commander.

2.14 Povinné hlášení událostí

2.14 Mandatory occurrence reporting

Všechny mimořádné události a události, které spadají do kritérií pro podávání zpráv uvedených v bodě M.A.202 ČOS 174008 (EMAR M) a 145.A.60 ČOS 174004 (EMAR 145), by měly být v souladu s požadavky hlášeny. CAMO by měla zajistit odpovídající kooperaci se smluvní organizací / organizací se stanoveným úkolem a AMO.

All incidents and occurrences that fall within the reporting criteria defined in EMAR M.A.202 and EMAR 145.A.60 should be reported as required. The CAMO should ensure adequate liaison exists with the contracted/tasked organisation and the EMAR 145 AMO.

2.15 Záznamy letové způsobilosti

2.15 Continuing airworthiness records

Tyto dokumenty může vést a držet smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem jménem CAMO, která zůstává odpovědná za řízení záznamů. CAMO by však měla být ve shodě s dohodnutými postupy seznámena s aktuálním stavem shody AD a provozní dobou letadlových celků s omezenou provozní dobou. CAMO by také měla mít podle potřeby rovněž neomezený a včasný přístup k původním záznamům. On-line přístup k příslušným informačním systémům je přijatelný.

Měly by být splněny požadavky ČOS 174008 (EMAR M) na uchovávání záznamů. Na vyžádání by měl být řádně oprávněným členům NVLA zajištěn přístup k záznamům.

2.16 Postupy kontrolního letu po údržbě

Kontrolní lety po údržbě se provádějí pod řízením organizace, která provozuje letadlo. Organizace, která provozuje letadlo, by měla schválit požadavky na kontrolní let po údržbě smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem nebo od AMO.

2.17 Komunikace mezi CAMO a smluvní organizací / organizací se stanoveným úkolem.

2.17.1 Aby CAMO mohla vykonávat svou odpovědnost za letovou způsobilost, musí mít k dispozici všechny příslušné zprávy a údaje o údržbě. Ve smlouvě / dokumentu o stanovení úkolu by mělo být uvedeno, jaké informace by měly být poskytnuty a kdy.

2.17.2 Schůzky jsou důležitým základním kamenem, na jehož základě může CAMO vykonávat část své odpovědnosti za zajištění letové způsobilosti provozovaných letadel, za něž je odpovědná. Schůzky by měly být využity k zajištění dobré komunikace mezi CAMO, smluvní organizací / organizací se stanoveným úkolem a AMO. Podmínky smlouvy / dokumentu o stanovení úkolu by měly, v případě potřeby, zahrnovat ustanovení o tom, aby se mezi zúčastněnými stranami konal určitý počet schůzek. O každé kooperační schůzce, jejím typu a obsahu, by měl být zpracován zápis. Schůzky mohou zahrnovat, nikoli však výlučně, následující nebo jejich kombinaci:

a – Přezkum smluv a stanovených úkolů

Před vstoupením smlouvy / dokumentu

These may be maintained and held by the contracted/tasked organisation on behalf of the CAMO who remains responsible for the control of the records. However, the CAMO should be provided with the current status of AD compliance and service life limited components in accordance with agreed procedures. The CAMO should also be provided with unrestricted and timely access to original records as and when needed. On-line access to the appropriate information systems is acceptable.

The record keeping requirements of EMAR M should be satisfied. Access to the records by duly authorised members of the NMAA should be arranged upon request.

2.16 Maintenance check flight procedures

Maintenance check flights are carried out under the control of the Operating Organisation. Maintenance check flight requirements from the contracted/tasked organisation or the EMAR 145 AMO should be agreed by the Operating Organisation.

2.17 Communication between the CAMO and contracted/tasked organisation

2.17.1 To exercise its airworthiness responsibility the CAMO needs to be in receipt of all relevant reports and relevant maintenance data. The contract/formal tasking document should specify what information should be provided and when.

2.17.2 Meetings provide one important corner stone whereby the CAMO can exercise part of its responsibility for ensuring the airworthiness of the operated aircraft for which it is responsible. The meetings should be used to establish good communications between the CAMO, the contracted/tasked organisation and the EMAR 145 AMO. The terms of the contract/formal tasking document should include, whenever appropriate, the provision for a certain number of meetings to be held between involved parties. Details of the types of liaison meetings and associated Terms of Reference of each meeting should be documented. The meetings may include but are not limited to all or a combination of:

a – Contract/Tasking review

Before the contract/formal tasking document

o stanovení úkolu v platnost, je velice důležité, aby se technický personál obou zúčastněných stran setkal s cílem zajištění dokonalého porozumění všem povinnostem obou stran.

b – Schůzka k plánování rozsahu práce

Schůzky k plánování rozsahu práce mohou být organizovány tak, aby mohly být společně dohodnuty činnosti, které mají být provedeny.

c – Technické schůzky

Plánované schůzky by měly být organizovány za účelem pravidelného přezkumu a sjednání opatření v technických záležitostech, jako jsou AD, SB (nebo rovnocenné národní dokumenty), budoucí modifikace, závažné závady zjištěné při návštěvách zařízení údržby, spolehlivost atd.

d – Schůzka ke kvalitě

Měly by být organizovány schůzky ke kvalitě, aby se přezkoumaly otázky, které vyvstaly v rámci dohledu CAMO nad kvalitou a z činnosti sledování ze strany NVLA, a aby se dohodla nezbytná nápravná opatření.

e – Schůzky ke spolehlivosti

Existuje-li program spolehlivosti, měla by smlouva / dokument o stanovení úkolu uvádět příslušné zapojení CAMO a AMO do tohoto programu, včetně účasti na schůzkách ke spolehlivosti. Měla by být rovněž uvedena ustanovení umožňující účast NVLA na těchto schůzkách.

comes into force, it is very important that the technical personnel of both parties that are involved in the application of the contract/tasking meet in order to be sure that every point leads to a common understanding of the duties of both parties.

b – Work scope planning meeting

Work scope planning meetings may be organised so that the activities to be performed may be commonly agreed.

c – Technical meeting

Scheduled meetings should be organised in order to review on a regular basis and agree actions on technical matters such as ADs, SBs (or national equivalent), future modifications, major defects found during maintenance facility visits, reliability, etc.

d – Quality meeting

Quality meetings should be organised in order to examine matters raised by the CAMO's quality surveillance and the NMAA's monitoring activity and to agree upon necessary corrective actions.

e – Reliability meeting

When a reliability programme exists, the contract/formal tasking document should specify the CAMO's and EMAR 145 AMO's respective involvement in that programme, including the participation at reliability meetings. Provision to enable NMAA participation in these meetings should also be provided.

Příloha III k bodu GM M.B.303(b): Klíčové rizikové prvky

	Název	Popis
A.	KONFIGURACE LETADLA	
A.1	Typový návrh a změny typového návrhu	Typový návrh je minimální soubor schválených konstrukčních informací nezbytných pro definici typu výrobku, jak je podrobně uvedeno v bodě 21.A.31 ČOS 174005 (EMAR 21). Všechny změny typového návrhu musí být schváleny a ty, které jsou zavedeny, musí být zaznamenány s odkazem na schválení.
A.2	Omezení letové způsobilosti	Omezení letové způsobilosti je hranice, za níž letadlo nebo letadlový celek nesmí být provozovány, pokud nejsou splněny instrukce spojené s tímto omezením letové způsobilosti.
A.3	Příkaz k zachování letové způsobilosti	Příkazem k zachování letové způsobilosti se rozumí dokument vydaný nebo přijatý NVLA, který nařizuje, aby na letadle byla provedena opatření k obnovení přijatelné úrovně bezpečnosti, pokud důkazy ukazují, že jinak může být ohrožena úroveň bezpečnosti tohoto letadla (bod 21.A.3B ČOS 174005 (EMAR 21)).
B.	PROVOZ LETADLA	
B.1	Dokumenty letadla	Osvědčení letadla a dokumenty nezbytné pro provoz.
B.2	Letová příručka letadla	Letová příručka letadla je příručka související s MTC, obsahující omezení, v jejichž rámci je letadlo považováno za způsobilé letu, a instrukce a informace nezbytné pro členy letové posádky pro bezpečný provoz letadla.
B.3	Hmotnost a vyvážení	Údaje o hmotnosti a vyvážení jsou požadovány k zajištění toho, že letadlo je schopné provozu v rámci schválené obálky.
B.4	Označení a štítky	Označení a štítky jsou stanoveny v konkrétním typovém návrhu letadla. Některé informace lze nalézt také v příloze MTC, MSTC, AFM, AMM, IPC atd.
B.5	Provozní požadavky	Shoda s požadavky podle druhu provozu (např. vybavení, dokumenty, schválení).
B.6	Řízení závad	Řízení závad vyžaduje systém, v němž jsou zachyceny informace o poruchách, nesprávných činnostech, závadách a jiných událostech, které mají nebo mohou mít nepříznivý vliv na letovou způsobilost letadla. Tento systém by měl být řádně

		<p>zdokumentován.</p> <p>Může zahrnovat, mimo jiné, MEL (nebo rovnocenný národní dokument), CDL a řízení odložených závad.</p>
B.7	Kontrola symetrie	<p>Údaje o kontrole symetrie jsou požadovány, aby bylo zajištěno, že letadlo je v rámci schválených konstrukčních údajů vydaných příslušným držitelem schválení návrhu.</p>
C.	ÚDRŽBA LETADLA	
C.1	Program údržby letadla	<p>Dokument, který popisuje nebo zavádí konkrétní úkoly plánované údržby a četnost jejich provádění, související postupy údržby a související standardní postupy údržby nezbytné pro zachování letové způsobilosti letadel, na něž se vztahuje.</p>
C.2	Řízení letadlových celků	<p>Řízení letadlových celků by mělo vzít v úvahu dva cíle údržby letadlových celků:</p> <ul style="list-style-type: none"> - údržba, pro kterou je shoda povinná; - údržba, pro kterou se shoda doporučuje.
C.3	Opravy	<p>Všechny opravy a neopravená poškození / zhoršení parametrů musí být ve shodě s instrukcemi v příslušné příručce údržby (např. SRM, AMM, CMM). Všechny opravy, které nejsou uvedeny v příslušné příručce údržby, musí být příslušně schváleny a zaznamenány s odkazem na schválení.</p> <p>To zahrnuje jakékoli poškození nebo opravy letadla/motoru/vrtule a letadlových celků.</p>
C.4	Záznamy	<p>Záznamy o zachování letové způsobilosti jsou stanoveny v bodě M.A.305 a M.A.306 ČOS 174008 (EMAR M) a v souvisejících AMC.</p>

Appendix III to GM EMAR M.B.303(b): Key Risk Elements

	Title	Description
A.	AIRCRAFT CONFIGURATION	
A.1	Type design and changes to type design	Type design is the minimum set of approved design information necessary to define the product type, as detailed in EMAR 21.A.31. Any changes to type design shall be approved and, for those embodied, shall be recorded with the reference to the approval.
A.2	Airworthiness limitations	An airworthiness limitation is a boundary beyond which an aircraft or a component thereof must not be operated, unless the instruction(s) associated to this airworthiness limitation is (are) complied with.
A.3	Airworthiness Directives	An Airworthiness Directive means a document issued or adopted by the NMAA, which mandates actions to be performed on an aircraft to restore an acceptable level of safety, when evidence shows that the safety level of this aircraft may otherwise be compromised (EMAR 21.A.3B).
B.	AIRCRAFT OPERATION	
B.1	Aircraft documents	Aircraft certificates and documents necessary for operations.
B.2	Aircraft Flight Manual	An Aircraft Flight Manual is a manual, associated with the Military Type Certificate, containing limitations within which operation of the aircraft is to be considered airworthy, and instructions and information necessary to the flight crew members for the safe operation of the aircraft.
B.3	Weight & balance	Weight and balance data is required to make sure the aircraft is capable of operating within the approved envelope.
B.4	Markings & placards	Markings and placards are defined in the individual aircraft type design. Some information may also be found in the Military Type Certificate Data Sheet, the Military Supplemental Type Certificates, the Aircraft Flight Manual, the Aircraft Maintenance Manual, the Illustrated Parts Catalogue, etc.
B.5	Operational requirements	Requirements for the type of operation are complied with (e.g. equipment, documents, approvals).
B.6	Defect management	Defect management requires a system whereby information on faults, malfunctions, defects and other occurrences that cause or might cause adverse effects on the airworthiness of the aircraft are captured. This system should be properly documented. It may include, amongst others, the Minimum Equipment List system (or national equivalent), the Configuration

		Deviation List system and deferred defects management.
B.7	Symmetry check	Symmetry check data is required to make sure the aircraft is within the approved design data issued by the relevant design approval holder.
C.	AIRCRAFT MAINTENANCE	
C.1	Aircraft Maintenance Programme	A document which describes or incorporates by reference the specific scheduled maintenance tasks and their frequency of completion, the associated maintenance procedures and related standard maintenance practices necessary to preserve the airworthiness of those aircraft to which it applies.
C.2	Component control	Component control should consider two objectives for component maintenance: - maintenance for which compliance is mandatory; - maintenance for which compliance is recommended.
C.3	Repairs	All repairs and unrepaired damage/degradations need to comply with the instructions of the appropriate maintenance manual (e.g. the SRM, the AMM, the CMM). All repairs not defined in the appropriate maintenance manual need to be appropriately approved and recorded with the reference to the approval. This includes any damage or repairs to the aircraft/engine(s)/propeller(s), and their components.
C.4	Records	Continuing Airworthiness records are defined in EMAR M.A.305 and EMAR M.A.306 and their related AMCs.

<p>A.1</p>	<p>Typový návrh a změny typového návrhu</p>	<p>Typový návrh je minimální soubor schválených konstrukčních informací nezbytných pro definici typu výrobku, jak je podrobně uvedeno v bodě 21.A.31 ČOS 174005 (EMAR 21).</p> <p>Všechny změny typového návrhu musí být schváleny a ty, které jsou zavedeny, musí být zaznamenány s odkazem na schválení.</p>
<p>Podpůrné informace</p>		<p>Typické kontrolní položky</p>
<p>Typový návrh se skládá z:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. výkresů a specifikací a seznamu těchto výkresů a specifikací, které jsou nezbytné pro určení konfigurace a konstrukčních vlastností výrobku, u nichž je předvedena shoda s požadavky příslušné typové certifikační předpisové základny a požadavky na ochranu životního prostředí (tam, kde je to použitelné); 2. informací o materiálech a postupech a metodách výroby a montáže výrobku nezbytných k zajištění shody výrobku; 3. schválené sekce omezení letové způsobilosti (ALS) z instrukcí k zachování letové způsobilosti (ICA), jak je stanovena příslušnými předpisy letové způsobilosti, a 4. jakýchkoli jiných údajů nezbytných pro určení letové způsobilosti, hlukových charakteristik, odvětrání paliva a emisí zplodin (tam, ke je to použitelné) pozdějších výrobků stejného typu porovnáním. <p>Individuální návrh letadla sestává z typového návrhu doplněného o změny typového návrhu (např. modifikace) provedené v uvažovaných letadlech.</p> <p>V závislosti na stavu návrhu výrobku mohou existovat dohody o uznání, a/nebo rozhodnutí autority o uznání certifikačních nálezů a měly by být zohledněny.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Použijte platné přílohy MTC (drak, motor, případně vrtule) a zkontrolujte, zda letadlo odpovídá typovému návrhu (zda je zastavěn správný motor (motory), operační vybavení atd.). 2. Zkontrolujte, zda byly změny řádně schváleny (používají se schválené údaje a přímý vztah ke schváleným údajům). 3. Zkontrolujte neúmyslné odchylky od schváleného typového návrhu (někdy označované jako koncese), odchylky nebo neshody, technické úpravy, technické změny atd. 4. Zkontrolujte konfiguraci kabiny (LOPA) (je-li to použitelné). 5. Zkontrolujte zavedení (M)STC a, je-li nutné, schválení a shodu s ALS / AFM / MEL / Příručkou hmotnosti a vyvážení. 6. Zkontrolujte, zda je individuální návrh/konfigurace letadla řádně stanovena a použita jako referenční. Typické body, které by měly být zkontrolovány, jsou následující: <ol style="list-style-type: none"> a. Výrobní číslo letadla b. Příslušné motory a vrtule c. Příslušná APU d. Maximální povolené hmotnosti e. Konfigurace sedadel/nákladu (je-li to použitelné) f. Východy (včetně nouzových východů) g. Operační vybavení
<p>Referenční dokumenty:</p>		<ul style="list-style-type: none"> - 21.A.31 ČOS 174005 (EMAR 21) - 21.A.41 ČOS 174005 (EMAR 21) - 21.A.61 ČOS 174005 (EMAR 21) - 21.A.90 ČOS 174005 (EMAR 21) - 21.A.107 ČOS 174005 (EMAR 21)

	<ul style="list-style-type: none">- 21.A.120 ČOS 174005 (EMAR 21)- 21.A.111 ČOS 174005 (EMAR 21)- M.A.304 ČOS 174008 (EMAR M)- M.A.305 ČOS 174008 (EMAR M)- 145.A.45 ČOS 174004 (EMAR 145)
--	--

<p>A.1</p>	<p>Type design and changes to type design</p>	<p>Type Design is the minimum set of approved design information necessary to define the product type, as detailed in EMAR 21.A.31.</p> <p>Any changes to type design shall be approved and, for those embodied, shall be recorded with the reference to the approval.</p>
<p>Supporting information</p>		<p>Typical inspection items</p>
<p>The type design consists of:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. the drawings and specifications, and a listing of those drawings and specifications, necessary to define the configuration and the design features of the product shown to comply with the applicable type-certification basis and environmental protection requirements (where applicable); 2. information on materials and processes and on methods of manufacture and assembly of the product necessary to ensure the conformity of the product; 3. an approved Airworthiness Limitation Section (ALS) of the Instructions for Continuing Airworthiness (ICA) as defined by the applicable airworthiness codes; and 4. any other data necessary to allow by comparison the determination of the airworthiness, the characteristics of noise, fuel venting, and exhaust emissions (where applicable) of later products of the same type. <p>The individual aircraft design is made of the type design supplemented with changes to the type design (e.g. modifications) embodied on the considered aircraft.</p> <p>Depending on the product State of Design, Recognition Agreements and/or Authority decisions on acceptance of certification findings may exist and should be taken into account.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Use the current Military Type Certificate Data Sheets (airframe, engine, propeller as applicable) and check that the aircraft conforms to its type design (correct engine(s) installed, mission equipment, etc.). 2. Check that changes have been approved properly (approved data is used, and a direct relation to the approved data). 3. Check for unintentional deviations from the approved type design (sometimes referred to as concessions), divergences, or non-conformances, Technical Adaptations, Technical Variations, etc. 4. Check cabin configuration (LOPA) (if applicable). 5. Check for embodiment of (M)STC's and, if any Airworthiness Limitations Section (ALS)/ Aircraft Flight Manual /Minimum Equipment List/Weight & Balance Manual and revisions are needed, they have been approved and complied with. 6. Check that the individual aircraft design/configuration is properly established and used as a reference. The following are typical points that should be checked: <ol style="list-style-type: none"> a. Aircraft S/N applicable b. Applicable engines and propellers c. Applicable APU d. Max. certified weights e. Seating/cargo configuration (if applicable) f. Exits (including emergency egress) g. Mission equipment
<p>Reference documents:</p>		<ul style="list-style-type: none"> - EMAR 21.A.31 - EMAR 21.A.41 - EMAR 21.A.61 - EMAR 21.A.90 - EMAR 21.A.107

	<ul style="list-style-type: none">- EMAR 21.A.120- EMAR 21.A.111- EMAR M.A.304- EMAR M.A.305- EMAR 145.A.45
--	---

A.2	Omezení letové způsobilosti	Každý povinný interval výměny, interval prohlídky draku letadla a související úkol prohlídky draku letadla, který je obsažen v části instrukcí k zachování letové způsobilosti.
Podpůrné informace		Typické kontrolní položky
<p>Omezení letové způsobilosti jsou výhradně spojené s instrukcemi, u kterých je shoda povinná jako součást typového návrhu. Platí pro některé plánované nebo neplánované instrukce, které byly vypracovány pro prevenci a/nebo detekci nejzávažnějších poruch.</p> <p>Platí zejména pro údržbu (povinné modifikace, výměny, prohlídky, kontroly atd.), ale mohou se vztahovat také na instrukce pro řízení konfigurací kritického návrhu (například CDCCL pro bezpečnost palivové nádrže).</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Zkontrolujte, zda AMP odráží omezení letové způsobilosti a související instrukce vydané držiteli příslušného schválení návrhu a zda je schválen NVLA. 2. Zkontrolujte, zda letadlo a letadlové celky jsou ve shodě se schváleným AMP. 3. Zkontrolujte aktuální stav letadlových celků s omezenou provozní dobou. Stav letadlových celků s omezenou provozní dobou je nutné udržovat aktuální po celou provozní dobu letadlového celku. 4. Typické položky omezení letové způsobilosti: <ul style="list-style-type: none"> - Položka omezení letové způsobilosti s bezpečnou provozní dobou (SL ALI) / letadlové celky s omezenou provozní dobou, - Položka omezení letové způsobilosti s přípustným poškozením (DT ALI) / drak letadla, včetně stárnoucího draku letadla, - Certifikační požadavky na údržbu (CMR), - Údržba stárnoucích systémů (ASM), včetně omezení letové způsobilosti systému propojení elektrickým vedením (EWIS), - Prevence vznícení palivové nádrže (FTIP) / prostředky pro snížení hořlavosti (FRM), - CDCCL, kontrola kabeláže, pokud byla provedena údržba ve stejné oblasti – oddělení kabeláže, - Zahrnutí kontrol stárnoucí flotily nařízených prostřednictvím ALS nebo AD do AMP.
Referenční dokumenty:		<ul style="list-style-type: none"> - 21.A.31 ČOS 174005 (EMAR 21) - 21.A.61 ČOS 174005 (EMAR 21) - Příslušný požadavek na certifikaci ICA pro typ letadla, u kterého se provádí kontrola (viz typová certifikační předpisová základna) - M.A.302 ČOS 174008 (EMAR M) - M.A.305, M.A.710(a)(7) ČOS 174008 (EMAR M)

A.2	Airworthiness limitations	Each mandatory replacement time, structural inspection interval, and related structural inspection task which are contained in a section of the Instructions for Continuing Airworthiness.
Supporting information		Typical inspection items
<p>Airworthiness limitations are exclusively associated with instructions whose compliance is mandatory as part of the type design. They apply to some scheduled or unscheduled instructions that have been developed to prevent and/or to detect the most severe failure.</p> <p>They mainly apply to maintenance (mandatory modification, replacement, inspections, checks, etc.), but can also apply to instructions to control critical design configurations (for example Critical Design Configuration Control Limitations (CDCCL) for the fuel tank safety).</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Check that the Aircraft Maintenance Programme (AMP) reflects airworthiness limitations and associated instructions issued by the relevant design approval holders and is approved by the NMAA. 2. Check that the aircraft and the components thereof comply with the approved AMP. 3. Check the current status of service life-limited components. The current status of service life-limited components is to be maintained throughout the operating life of the component. 4. Typical Airworthiness Limitation Items: <ul style="list-style-type: none"> - Safe Life Airworthiness Limitation Item (SL ALI)/Life limited components, - Damage Tolerant Airworthiness Limitation Item (DT ALI)/Structure, including ageing aircraft structure, - Certification Maintenance Requirements (CMR), - Ageing Systems Maintenance (ASM), including Airworthiness Limitations for Electrical Wiring Interconnection System (EWIS), - Fuel Tank Ignition Prevention (FTIP)/Flammability Reduction Means (FRM), - CDCCL, check wiring if any maintenance carried out in same area – wiring separation, - Ageing fleet inspections mandated through ALS or AD are included in the AMP.
Reference documents:		<ul style="list-style-type: none"> - EMAR 21.A.31 - EMAR 21.A.61 - Relevant ICA certification requirement for the aircraft type being inspected (refer to Type Certification basis) - EMAR M.A.302 - EMAR M.A.305 EMAR M.A.710(a)(7)

A.3	Příkaz k zachování letové způsobilosti	Příkazem k zachování letové způsobilosti se rozumí dokument vydaný nebo přijatý NVLA, který nařizuje, aby na letadle byla provedena opatření k obnovení přijatelné úrovně bezpečnosti, pokud důkazy ukazují, že jinak úroveň bezpečnosti tohoto letadla může být ohrožena (bod 21.A.3B ČOS 174005 (EMAR 21)).
Podpůrné informace		Typické kontrolní položky
Musí být použit jakýkoli AD vydaný NVLA.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Zkontrolujte, zda byly do stavu AD zahrnuty všechny AD vztahující se na drak letadla, motor (motory), vrtuli (vrtule) a vybavení, včetně jejich revizí. 2. Zkontrolujte záznamy na správnou použitelnost AD (včetně nařízení nesprávně uvedených jako nepoužitelné). 3. Zkontrolujte namátkově aktuální stav AD, zda byly nebo jsou příslušné AD (podle potřeby) provedeny v souladu s požadavky těchto AD, není-li NVLA stanoveno jinak. 4. Zkontrolujte, zda jsou příslušné AD týkající se údržby zahrnuty do AMP. 5. Zkontrolujte, zda pracovní karty správně odrážejí požadavky AD, nebo se podívejte na postupy a standardní postupy uvedené v AD. 6. Vyberte během fyzické kontroly namátkově AD, u kterých lze fyzicky zkontrolovat shodu.
Referenční dokumenty:		<ul style="list-style-type: none"> - 21.A.3B ČOS 174005 (EMAR 21) - 21.B.60 ČOS 174005 (EMAR 21) - 21.B.326 ČOS 174005 (EMAR 21) - 21.B.327 ČOS 174005 (EMAR 21) - M.A.201 ČOS 174008 (EMAR M) a AMC M.A.201(h)4 - M.A.303 ČOS 174008 (EMAR M) - M.A.305(d) a (h) ČOS 174008 (EMAR M) - 145.A.45 ČOS 174004 (EMAR 145) - M.A.708(b)5 a (b)8 ČOS 174008 (EMAR M) - M.A.709(a) ČOS 174008 (EMAR M) - M.A.710(a)5 ČOS 174008 (EMAR M)

A.3	Airworthiness Directives	An Airworthiness Directive means a document issued or adopted by the NMAA, which mandates actions to be performed on an aircraft to restore an acceptable level of safety, when evidence shows that the safety level of this aircraft may otherwise be compromised (EMAR 21A.3B).
Supporting information		Typical inspection items
Any Airworthiness Directive issued by the NMAA shall apply.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Check if all ADs applicable to the airframe, engine(s), propeller(s) and equipment have been incorporated in the AD-status, including their revisions. 2. Check records for correct AD applicability (including ADs incorrectly listed as non-applicable). 3. Check by sampling in the current AD status that applicable ADs have been or are planned to be (as appropriate) carried out within the requirements of these Airworthiness Directives, unless otherwise specified by the NMAA. 4. Check that applicable ADs related to maintenance are included into the Aircraft Maintenance Programme. 5. Check that workcards correctly reflect AD requirements or refer to procedures and standard practices referenced in ADs. 6. Sample during a physical survey some ADs for which compliance can be physically checked.
Reference documents:		<ul style="list-style-type: none"> - EMAR 21.A.3B - EMAR 21.B.60 - EMAR 21.B.326 - EMAR 21.B.327 - EMAR M.A.201 & AMC EMAR M.A.201(h) paragraph 4 - EMAR M.A.303 - EMAR M.A.305 paragraphs (d) & (h) - EMAR 145.A.45 - EMAR M.A.708 paragraphs (b)5 & (b)8 - EMAR M.A.709(a) - EMAR M.A.710 paragraph (a)5

B.1	Dokumenty letadla	Osvědčení letadla a dokumenty nezbytné pro provoz.
Podpůrné informace		Typické kontrolní položky
<p>Osvědčení letadla a dokumenty nezbytné pro provoz mohou mimo jiné zahrnovat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Osvědčení o zápisu do rejstříku (je-li to použitelné); - Vojenské osvědčení o letové způsobilosti; - Osvědčení letadla o uvolnění do provozu; - V případě potřeby letadlová kniha; - MARC; - atd. 		<ol style="list-style-type: none"> 1. Zkontrolujte, zda jsou k dispozici všechna osvědčení a dokumenty vztahující se k letadlu a nezbytné pro provoz (nebo případně kopie). 2. Zkontrolujte modifikaci MCOA / identifikaci letadla. 3. Není k dispozici. 4. V případě potřeby zkontrolujte vojenské povolení k letu a letové podmínky. 5. Zkontrolujte, zda existuje odpovídající osvědčení letadla o uvolnění do provozu.
Referenční dokumenty:		<ul style="list-style-type: none"> - 21.A.175 ČOS 174005 (EMAR 21) - 21.A.177 ČOS 174005 (EMAR 21) - 21.A.182 ČOS 174005 (EMAR 21) - 21.A.708 ČOS 174005 (EMAR 21) - 21.A.711 ČOS 174005 (EMAR 21) - 21.A.801 ČOS 174005 (EMAR 21) - M.A.201(a)(2) ČOS 174008 (EMAR M) - M.A.305 ČOS 174008 (EMAR M) - M.A.306 ČOS 174008 (EMAR M) - 145.A.55 ČOS 174004 (EMAR 145)

B.1	Aircraft documents	Aircraft certificates and documents necessary for operations.
Supporting information		Typical inspection items
<p>The aircraft certificates and documents necessary for operations may include, but are not necessarily limited to:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Certificate of Registration (if applicable); - Military Certificate of Airworthiness; - Aircraft Certificate of Release to Service; - Technical log book, if required; - Military Airworthiness Review Certificate; - Etc. 		<ol style="list-style-type: none"> 1. Check that all certificates and documents pertinent to the aircraft and necessary for operations (or copies, as appropriate) are available. 2. Check MCOA modification/Aircraft identification. 3. Not Applicable. 4. Check Military Permit to Fly and Flight Conditions when necessary. 5. Check that there is an appropriate aircraft Certificate of Release to Service.
Reference documents:		<ul style="list-style-type: none"> - EMAR 21.A.175 - EMAR 21.A.177 - EMAR 21.A.182 - EMAR 21.A.708 - EMAR 21.A.711 - EMAR 21.A.801 - EMAR M.A.201(a)(2) - EMAR M.A.305 - EMAR M.A.306 - EMAR 145.A.55

B.2	Letová příručka letadla	Letová příručka letadla je příručka související s MTC, obsahující omezení, v jejichž rámci je letadlo považováno za způsobilé letu, a instrukce a informace nezbytné pro členy letové posádky pro bezpečný provoz letadla.
Podpůrné informace		Typické kontrolní položky
<p>AFM musí odrážet aktuální stav/konfiguraci letadla. Pokud tomu tak není, může členům letové posádky poskytnout nesprávné informace.</p> <p>To může vést k chybám a/nebo k překročení omezení, která by mohla přispět k nebezpečným situacím.</p>		<p>1. Zkontrolujte shodu aktuálního vydání AFM s konfigurací letadla, včetně stavu modifikací (AD, SB, MSTC atd.).</p> <p>2. Zkontrolujte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - schválení AFM, řízení revizí, dodatek k AFM; - dopad modifikace stavu na hmotnost a vyvážení; - další požadované příručky; - omezení AFM.
Referenční dokumenty:		<ul style="list-style-type: none"> - 21.A.174(b)2(iii) a (b)3(ii) ČOS 174005 (EMAR 21) - M.A.305 & AMC M.A.305(d) ČOS 174008 (EMAR M)

B.2	Aircraft Flight Manual	An Aircraft Flight Manual (AFM) is a manual, associated with the Military Type Certificate, containing limitations within which operation of the aircraft is to be considered airworthy, and instructions and information necessary to the flight crew members for the safe operation of the aircraft.
Supporting information		Typical inspection items
<p>The AFM needs to reflect the current status/configuration of the aircraft. When it does not, it may provide flight crew members with wrong information.</p> <p>This may lead to errors and/or to override limitations that could contribute to unsafe situations.</p>		<p>1. Check the conformity of the AFM, latest issue with aircraft configuration, including modification status, (AD, SB, MSTC etc.).</p> <p>2. Check:</p> <ul style="list-style-type: none"> - the AFM approval, revision control, Supplement to AFM; - the impact of modification status on weight & balance; - additional required manuals; - AFM limitations.
		<ul style="list-style-type: none"> - EMAR 21.A.174(b)2(iii) and (b)3(ii) - EMAR M.A.305 & AMC EMAR M.A.305(d)

B.3	Hmotnost a vyvážení	Údaje o hmotnosti a vyvážení jsou požadovány k zajištění toho, že letadlo je schopné provozu v rámci schválené obálky.
Podpůrné informace		Typické kontrolované položky
Protokol o hmotnosti a vyvážení musí odrážet skutečnou konfiguraci letadla. Pokud tomu tak není, letadlo by mohlo být provozováno mimo certifikovanou provozní obálku.		<ol style="list-style-type: none">1. Zkontrolujte, zda je protokol o hmotnosti a vyvážení platný a zohledňuje aktuální konfiguraci.2. Ujistěte se, zda jsou v protokolu zohledněny modifikace a opravy.3. Zkontrolujte, zda je v protokolu o hmotnosti a vyvážení zaznamenán stav vybavení.4. Pro zajištění konzistence porovnejte aktuální protokol o hmotnosti a vyvážení s předchozím protokolem.
Referenční dokumenty:		<ul style="list-style-type: none">- M.A.305(d)5 ČOS 174008 (EMAR M)- M.A.708(a)(10) ČOS 174008 (EMAR M)

B.3	Weight & balance	Weight and balance data is required to make sure the aircraft is capable of operating within the approved envelope.
Supporting information		Typical inspection items
<p>The weight and balance report needs to reflect the actual configuration of the aircraft. When it does not, the aircraft might be operated outside the certified operating envelope.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Check that the weight and balance report is valid, considering current configuration. 2. Make sure that modifications and repairs are taken into account in the report. 3. Check that equipment status is recorded on the weight and balance report. 4. Compare current weight and balance report with previous report for consistency.
Reference documents:		<ul style="list-style-type: none"> - EMAR M.A.305(d)5 - EMAR M.A.708(b)(10)

B.4	Označení a štítky	Označení a štítky jsou stanoveny v konkrétním typovém návrhu letadla. Některé informace lze nalézt také v příloze MTC, MSTC, AFM, AMM, IPC atd.
Podpůrné informace		Typické kontrolované položky
<p>Označení a štítky na přístrojích, vybavení, ovládacích prvcích atd. musí zahrnovat taková omezení nebo informace, které jsou nezbytné pro přímou pozornost posádky během letu.</p> <p>Musí být poskytnuty značky a štítky nebo instrukce, které poskytnou veškeré informace nezbytné pro pozemní odbavení, aby se vyloučila možnost chyb při pozemní obsluze (např. vlečení, doplňování paliva), které by mohly bez povšimnutí projít a které by mohly ohrozit bezpečnost letadla při následných letech.</p> <p>Musí být poskytnuty značky a štítky nebo instrukce, které poskytují veškeré informace nezbytné pro prevenci zranění cestujících.</p> <p>Musí být instalována národní vojenská poznávací značka / znaky.</p> <p>Musí být nainstalovány štítky s údaji o produktu.</p> <p>Pokud chybí označení a štítky nebo jsou nečitelné nebo nejsou správně nainstalovány, mohou se vyskytnout chyby nebo poškození letadla a následně by mohly přispět k nebezpečné situaci.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Zkontrolujte, zda jsou na letadle instalována požadovaná označení a štítky, zejména instrukce k označení nouzového východu/východu a informační značky a štítky pro cestující (tam, kde je to použitelné). 2. Zkontrolujte, zda jsou všechny nainstalované štítky čitelné. 3. Zkontrolujte AFM oproti přístrojům. 4. Zkontrolujte poznávací značky / národní znaky. 5. Zkontrolujte štítky s údaji o produktu. 6. Příklady označení a štítků: <ul style="list-style-type: none"> - označení vztahující se k vojenskému vybavení/operacím (např. zbraně, katapultážní sedadla, AAR atd.). - způsob otevírání dveří, - omezení hmotnosti/zatížení každého prostoru / štítky s omezením obsahu, - informační značky pro cestující, včetně označení zákazu kouření (tam, kde je to použitelné), - označení nouzového východu, - výstraha přetlakování kabiny (je-li to použitelné), - kalibrační štítky, - označení kokpitu a přístrojů, - údaje o kyslíkovém systému, - přístupy do palivových nádrží s prostředky pro snížení hořlavosti (CDCCL), - označení přívodu paliva (označení na palivové nádrži, měrkách paliva), - identifikace EWIS, - označení limitu pro vlečení, - označení nouzových vstupů, - nahuštění pneumatik dusíkem, - RVSM + značení pitot-statického systému
Referenční dokumenty:		- 21.A.175 ČOS 174005 (EMAR 21)

	<ul style="list-style-type: none">- 21.A.715 ČOS 174005 (EMAR 21)- Hlava Q ČOS 174005 (EMAR 21)- Příslušný požadavek na certifikaci pro typ letadla, u kterého se provádí kontrola (viz typová certifikační předpisová základna)- 145.A.42 & AMC 145.A.42 ČOS 174004 (EMAR 145)
--	--

B.4	Markings & placards	Markings and placards are defined in the individual aircraft type design. Some information may also be found in the Military Type Certificate Data Sheet, the Military Supplemental Type Certificates, the Aircraft Flight Manual, the Aircraft Maintenance Manual, the Illustrated Parts Catalogue, etc.
Supporting information		Typical inspection items
<p>Markings and placards on instruments, equipment, controls, etc. shall include such limitations or information as necessary for the direct attention of the crew during flight.</p> <p>Markings and placards or instructions shall be provided to give any information that is essential to the ground handling in order to preclude the possibility of mistakes in ground servicing (e.g. towing, refuelling) that could pass unnoticed and that could jeopardise the safety of the aircraft in subsequent flights.</p> <p>Markings and placards or instructions shall be provided to give any information essential in the prevention of passenger injuries.</p> <p>National military registration markings/insignia must be installed.</p> <p>Product data plates must be installed.</p> <p>When markings and placards are missing, or unreadable, or not properly installed, mistakes or aircraft damage may occur and could subsequently contribute to an unsafe situation.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Check that the required markings and placards are installed on the aircraft, especially the emergency exit/egress markings instructions and passenger information signs and placards (where applicable). 2. Check that all installed placards are readable. 3. Check the Aircraft Flight Manual versus the instruments. 4. Check registration markings/national insignia. 5. Check product data plates. 6. Examples of markings & placards: <ul style="list-style-type: none"> - markings related to military equipment/operations (e.g. weapons, ejection seats, AAR, etc). - door means of opening, - each compartment's weight/load limitation/placards stating limitation on contents, - passenger information signs, including no smoking signs (where applicable), - emergency exit marking, - pressurised cabin warning (if applicable), - calibration placards, - cockpit placards and instrument markings, - Oxygen system information data, - accesses to the fuel tanks with flammability reduction means (CDCCL), - fuelling markings (fuel vent, fuel dip stick markings), - EWIS identification, - towing limit markings, - break-in markings,

	<ul style="list-style-type: none">- inflate tyres with nitrogen,- RVSM + pitot/static markings
Reference documents:	<ul style="list-style-type: none">- EMAR 21.A.175- EMAR 21.A.715- EMAR 21 Subpart Q- Relevant certification requirement for the aircraft type being inspected (refer to Type Certification basis)- EMAR 145.A.42 & AMC EMAR 145.A.42

B.5	Provozní požadavky	Shoda s požadavky podle druhu provozu (např. vybavení, dokumenty, schválení).
Podpůrné informace	Typické kontrolované položky	
<p>To zahrnuje veškeré vybavení požadované podle příslušných vojenských provozních požadavků.</p> <p>V případě nesprávné činnosti může vadné vybavení vytvořit nebezpečnou situaci. Během této kontroly je nutné přezkoumat zejména nouzové vybavení.</p>	<ol style="list-style-type: none">1. Zkontrolujte povolení a schválení požadované pro druh provoz.2. Zkontrolujte přítomnost a provozuschopnost vybavení podle vojenských provozních požadavků3. Zkontrolujte bezpečnostní vybavení, a zda je snadno přístupné nouzové vybavení (je-li to použitelné).	
Referenční dokumenty:		<ul style="list-style-type: none">- M.A.201(a)(2) ČOS 174008 (EMAR M)- Národní vojenské provozní požadavky

B.5	Operational requirements	Requirements for the type of operation are complied with (e.g. equipment, documents, approvals).
Supporting information		Typical inspection items
<p>This includes all equipment required by the applicable operational military requirements.</p> <p>In case of malfunction, faulty equipment can create a hazardous situation. In particular, emergency equipment is to be examined during this inspection.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Check permits & approvals required for type of operation. 2. Check for the presence and serviceability of equipment required by operational military requirements. 3. Check safety equipment, check that emergency equipment is readily accessible (if applicable).
Reference documents:		<ul style="list-style-type: none"> - EMAR M.A.201(a)(2) - National operational military requirements

B.6	Řízení závad	<p>Řízení závad vyžaduje systém, v němž jsou zachyceny informace o poruchách, nesprávných činnostech, závadách a jiných událostech, které mají nebo mohou mít nepříznivý vliv na zachování letové způsobilosti letadla. Tento systém by měl být řádně zdokumentován.</p> <p>Může zahrnovat, mimo jiné, systém MEL (nebo rovnocenného národního dokumentu), systém CDL a řízení odložených závad.</p>
Podpůrné informace		Typické kontrolované položky
<p>Tento KRE se zabývá účinností řízení závad, měl by také brát v úvahu závady zjištěné při fyzické prohlídce.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Zkontrolujte, zda byly odložené závady identifikovány, zaznamenány a odstraněny/odloženy v souladu se schválenými postupy a ve schválených lhůtách. 2. Zkontrolujte, zda operace mimo zveřejněné schválené údaje byly provedeny pouze na základě vojenského povolení k letu. 3. Zkontrolujte namátkově: <ol style="list-style-type: none"> a. seznam odložených závad, b. karty úkolů údržby, c. zprávy dílny motorů, d. zprávy dílny (velkých) letadlových celků, e. soubory dokumentace pracovní skupiny pro údržbu/opravy/modifikace po provedení modifikací nebo oprav, f. údaje o hlášení událostí, g. komunikaci mezi uživatelem a autorem údajů o údržbě v případě nepřesných, neúplných, nejednoznačných postupů a praxe. 4. Zkontrolujte, zda důsledky odkladu byly řízeny organizací, která provozuje letadlo / CAMO. 5. Zkontrolujte, zda jsou závady odloženy v souladu se schválenými údaji (aktuální revizí MEL, CDL, AMP). 6. Porovnejte fyzické umístění čísel dílů / výrobních čísel se zaznamenanými umístěními a identifikujte nedokumentované výměny dílů při řešení závad. 7. Zkontrolujte, zda byla identifikována kořenová příčina závad.
Referenční dokumenty:		<p>- M.A.301 (a)(2) ČOS 174008 (EMAR M) a AMC M.A.301(a)(2)</p>

	<ul style="list-style-type: none">- M.A.306(a)4 ČOS 174008 (EMAR M)- 145.A.45(c) ČOS 174004 (EMAR 145)- 145.A.48(c) ČOS 174004 (EMAR 145)- 145.A.50(c) ČOS 174004 (EMAR 145)- 145.A.60 ČOS 174004 (EMAR 145)
--	--

B.6	Defect management	<p>Defect management requires a system whereby information on faults, malfunctions, defects and other occurrences that cause or might cause adverse effects on the continuing airworthiness of the aircraft are captured. This system should be properly documented.</p> <p>It may include, amongst others, the Minimum Equipment List system (or national equivalent), the Configuration Deviation List system and deferred defects management.</p>
Supporting information		Typical inspection items
<p>This KRE addresses the effectiveness of defect management, it should also consider defects found during the physical inspection.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Check that the deferred defects have been identified, recorded, and rectified/deferred in accordance with approved procedures and within approved time limits. 2. Check that operations outside published approved data have only been performed under a Military Permit to Fly 3. Sample on: <ol style="list-style-type: none"> a. Deferred defect list, b. maintenance task cards, c. engine shop report, d. (major) component shop report, e. maintenance/repair/modification working party files after embodiment of modifications or repairs, f. occurrence reporting data, g. communications between the user of maintenance data and the maintenance data author in case of inaccurate, incomplete, ambiguous procedures and practices. 4. Check that the consequences of the deferral have been managed with the Operating Organisation/CAMO. 5. Check that defects are being deferred in accordance with approved data (current revision of the MEL, CDL, Aircraft Maintenance Programme). 6. Compare physical location of parts/serial numbers with recorded locations to identify undocumented part-swaps for troubleshooting. 7. Check that the root cause of defects have been identified.
Reference documents:		<p>- EMAR M.A.301(a)(2) & AMC EMAR M.A.301(a)(2)</p>

	<ul style="list-style-type: none">- EMAR M.A.306(a)4- EMAR 145.A.45(c)- EMAR 145.A.48(c)- EMAR 145.A.50(c)- EMAR 145.A.60
--	---

B.7	Kontrola symetrie	Údaje o kontrole symetrie jsou požadovány, aby bylo zajištěno, že letadlo je v rámci schválených konstrukčních údajů vydaných příslušným držitelem schválení návrhu.
Podpůrné informace		Typické kontrolované položky
<p>Kontrola symetrie se provádí pomocí vybraných měření pro srovnání s měřeními prováděnými ve stejných bodech na letadle, když bylo letadlo připraveno k dodání OEM. Všechny referenční body a rozměry jsou stanoveny v poslední revizi AMM.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Zkontrolujte, zda jsou na letadle požadované referenční body a zda jsou čitelné. 2. Zkontrolujte, zda je protokol o kontrole symetrie platný, zohledňující aktuální konfiguraci. 3. Zkontrolujte, zda byla provedena kontrola symetrie poté, co nastaly následující podmínky: <ol style="list-style-type: none"> a. tvrdé přistání nebo přistání s nadměrným zatížením, b. abnormální zatížení draku letadla v důsledku překročení limitů „přetížení g“ nebo v důsledku jiných příčin, např. silné turbulence, c. je změněn významný konstrukční prvek, d. pokud jsou letové vlastnosti letadla takové, že vyvolávají pochybnosti o správnosti kontroly symetrie. 4. Zkontrolujte, zda je zkontrolována poloha každého velkého letadlového celku. 5. Pro zajištění konzistence porovnejte aktuální protokol o kontrole symetrie s předchozím protokolem.
Referenční dokumenty:		<ul style="list-style-type: none"> - M.A.305(d)7 ČOS 174008 (EMAR M) - AMC M.A.305(d) - M.A.708(a)(11) ČOS 174008 (EMAR M) - AMC M.A.901(d)

B.7	Symmetry check	Symmetry check data is required to make sure the aircraft is within the approved design data issued by the relevant design approval holder.
Supporting information		Typical inspection items
<p>A symmetry check is done by taking selected measurements for comparison with the measurements taken at the same points on the aircraft when the aircraft was prepared for delivery by the Original Equipment Manufacturer (OEM). All reference points and dimensions are defined in last revision of the Aircraft Maintenance Manual (AMM).</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Check that the required reference points are present and readable on the aircraft. 2. Check that the symmetry check report is valid, considering current configuration. 3. Make sure that a symmetry check is performed after the following conditions have occurred: <ol style="list-style-type: none"> a. hard or overweight landing, b. abnormal loads to the structure due to 'g' limits being exceeded or due to other causes e.g. severe turbulence, c. a major structural component is changed, d. when the flying characteristics of the aircraft are such as to cause doubt in the correctness of the symmetry check. 4. Check that the position relationship of each major component is inspected. 5. Compare current symmetry check report with previous report for consistency.
Reference documents:		<ul style="list-style-type: none"> - EMAR M.A.305(d)7 - AMC EMAR M.A.305(d) - EMAR M.A.708(b)(11) - AMC EMAR M.A.901(d)

C.1	Program údržby letadla	Dokument, který popisuje nebo zavádí konkrétní úkoly plánované údržby a četnost jejich provádění, související postupy údržby a související standardní postupy údržby nezbytné pro zachování letové způsobilosti letadel, na něž se vztahuje.
Podpůrné informace		Typické kontrolované položky
<p>AMP má zahrnovat úkoly plánované údržby, související postupy údržby a standardní postupy údržby. Zahrnuje také program spolehlivosti.</p> <p>Úlohy zahrnuté do AMP mohou pocházet z:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Úkolů, pro které je shoda povinná: Instrukce uvedené v opakujících se AD nebo v ALS, které mohou zahrnovat CMR. ALS je uvedena v ICA držitele schválení návrhu; - Úkolů, pro které se shoda doporučuje: Dodatečné instrukce uvedené v MRBR nebo rovnocenném dokumentu, MPD, SB nebo jakékoli jiné nepovinné informace o zachování letové způsobilosti vydané držitelem schválení návrhu nebo NVLA; - Dodatečné nebo alternativní instrukce navržené CAMO, jakmile budou schváleny v souladu s bodem M.A.302(d)(3) ČOS 174008 (EMAR M); <p>AMP musí obsahovat podrobnosti zahrnující četnost veškeré prováděné údržby, včetně jakýchkoli zvláštních úkolů spojených s typem a se zvláštnostmi provozu.</p>		<p>Kontrola obsahu AMP:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zkontrolujte, zda AMP řádně odráží povinné instrukce k zachování letové způsobilosti (ALI, CMR (aktuální revize zdrojových dokumentů)). Namátkově zkontrolujte, zda jsou úkoly prováděny v rámci schválených lhůt pro splnění požadavků a zda nebyly vynechány žádné úkoly. 2. Zkontrolujte, jak jsou při aktualizaci AMP zohledněny doporučené úlohy plánované údržby (například intervaly TBO, doporučené prostřednictvím SB, servisních dopisů atd., aktuální revize zdrojových dokumentů). V případě potřeby zkontrolujte zásady provádění, jak je požadováno podle bodu M.A.301(a)7 ČOS 174008 (EMAR M). 3. Zkontrolujte, zda AMP odpovídajícím způsobem odráží úkoly údržby uvedené v opakujících se AD. 4. Zkontrolujte, zda AMP odpovídajícím způsobem odráží dodatečné ICA vyplývající ze zvláštního zastavěného vybavení nebo provedených modifikací. 5. Zkontrolujte, zda AMP odpovídajícím způsobem odráží dodatečné ICA vyplývající z provedených oprav. 6. V případě potřeby zkontrolujte, zda AMP odpovídajícím způsobem odráží dodatečné úkoly údržby vyžadované zvláštními schváleními. 7. Zkontrolujte, zda nejsou, v důsledku používání letadla a provozního prostředí, požadována dodatečná opatření plánované údržby. 8. Není k dispozici. 9. Zkontrolujte stav schválení dodatečných nebo alternativních instrukcí (bod M.A.302(d)(3) ČOS 174008 (EMAR M)). 10. Zkontrolujte, zda existuje a je aktivní program spolehlivosti, je-li to požadováno.

	<p>Kontrola dodržování shody letadla s AMP:</p> <p>11. Zkontrolujte, zda je použitý AMP platný pro letadlo, je schválen a jsou správně zavedeny změny.</p> <p>12. Zkontrolujte, zda jsou úkoly stanovené v AMP a zdrojových dokumentech prováděny ve stanovených lhůtách.</p> <p>13. Zkontrolujte namátkově, že žádný úkol nebyl vynechán bez odůvodnění uznaného NVLA (v době rozhodnutí).</p> <p>14. Zkontrolujte hlášení o provedené plánované údržbě do systému záznamů o zachování letové způsobilosti letadla.</p> <p>15. Analyzujte účinnost AMP a programu spolehlivosti kontrolou neplánovaných úkolů.</p>
Referenční dokumenty:	<ul style="list-style-type: none">- M.A.302 ČOS 174008 (EMAR M) a AMC M.A.302- M.A.708(b)(1),(2),(4) ČOS 174008 (EMAR M)

C.1	Aircraft Maintenance Programme	A document which describes or incorporates by reference the specific scheduled maintenance tasks and their frequency of completion, related standard maintenance practices and the associated procedures necessary to preserve the airworthiness of those aircraft to which it applies.
Supporting information		Typical inspection items
<p>The Aircraft Maintenance Programme (AMP) is intended to include scheduled maintenance tasks, the associated procedures and standard maintenance practices. It also includes the reliability programme.</p> <p>Tasks included in the AMP can originate from:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tasks for which compliance is mandatory: instructions specified in repetitive Airworthiness Directives (AD), or in the Airworthiness Limitations Section (ALS), which may include Certification Maintenance Requirements (CMRs). The Airworthiness Limitations Section is included in the Instructions for Continuing Airworthiness (ICA) of a design approval holder; - tasks for which compliance is recommended: additional instructions specified in the Maintenance Review Board Report (MRBR) or equivalent, the Maintenance Planning Document (MPD), Service Bulletins (SB), or any other non-mandatory continuing airworthiness information issued by the design approval holder or the NMAA; - additional or alternative instructions proposed by the CAMO once approved in accordance with EMAR M.A.302(d)(3); <p>The AMP shall contain details, including frequency, of all maintenance to be carried out, including any specific tasks linked to the type and the specificity of operations.</p>		<p>Review of AMP contents:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Check that the AMP properly reflects mandatory continuing airworthiness instructions (ALIs, CMRs (the latest source documents' revision)). Sample check that tasks are implemented within approved compliance times and that no tasks have been omitted. 2. Check how recommended scheduled maintenance tasks (such as TBO intervals, recommended through Service Bulletins, Service Letters, etc., the latest source documents' revision) are considered when updating the AMP. If applicable, check embodiment policy as required by EMAR M.A.301(a)7. 3. Check that the AMP properly reflects the maintenance tasks specified in repetitive ADs. 4. Check that the AMP properly reflects additional Instructions for Continuing Airworthiness resulting from specific installed equipment or modifications embodied. 5. Check that the AMP properly reflects additional Instructions for Continuing Airworthiness resulting from repairs embodied. 6. If applicable, check that the AMP properly reflects additional maintenance tasks required by specific approvals. 7. Check for any additional scheduled maintenance measures required due to the use of the aircraft and the operational environment. 8. Not Applicable 9. Check the approval status of additional or alternative instructions (EMAR M.A.302(d)(3)). 10. Check if a reliability programme is present and active when required.

	<p>Review of aircraft compliance with an AMP:</p> <p>11. Check if the AMP used is valid for the aircraft, is approved and is amended correctly.</p> <p>12. Check if tasks are performed within the timescales(s) quoted in the AMP and the source documents.</p> <p>13. Sample check that no task has been omitted without justifications accepted by the NMAA (at the time of decision).</p> <p>14. Check the reporting of performed scheduled maintenance into the aircraft continuing airworthiness record system.</p> <p>15. Analyse the effectiveness of the AMP and the reliability programme by reviewing the unscheduled tasks.</p>
Reference documents:	<ul style="list-style-type: none">- EMAR M.A.302 and AMC EMAR M.A.302.- EMAR M.A.708(b)(1), (2), (4)

C.2	Řízení letadlových celků	<p>Řízení letadlových celků by mělo vzít v úvahu dva cíle údržby letadlových celků:</p> <ul style="list-style-type: none"> - údržba, pro kterou je shoda povinná; - údržba, pro kterou se shoda doporučuje.
Podpůrné informace		Typické kontrolované položky
<p>V závislosti na jednotlivých úkolech údržby je plnění plánované nebo neplánované. Viz KRE C.1 „Program údržby letadla“.</p> <p>Během plánované údržby letadlových celků se používá jeden nebo více primárních procesů údržby:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pevný interval (HT), který vyžaduje konkrétní úkon v určitém intervalu (např. generální oprava, kontrola na zkušebním zařízení atd.) podle doporučení (M)TCH, 2. Podle stavu (OC), který vyžaduje pravidelnou prohlídku letadlového celku, nebo kontrolu podle příslušných fyzikálních norem, aby bylo možné určit, zda může být dále provozován. Norma zajišťuje, že letadlový celek je během normálního provozu před poruchou vyřazen z provozu, 3. Sledování stavu (CM) je proces pro letadlové celky, které nemají jako primární proces údržby údržbu HT, ani OC. Je to dosaženo vhodnými prostředky, které má pro hledání a řešení problémových oblastí k dispozici organizace, která provozuje letadlo / CAMO. Organizace, která provozuje letadlo / CAMO musí kontrolovat spolehlivost letadlových celků. 		<ol style="list-style-type: none"> 1. Zkontrolujte, zda jsou povinné úkoly údržby jako takové identifikovány a řízeny odděleně od doporučení. 2. Zkontrolujte namátkově zastavěné letadlové celky (P/N a S/N) proti záznamům o letadlech: <ol style="list-style-type: none"> a. Zda je zastavěno správné P/N a S/N. b. Zda je k dispozici oprávněné osvědčení o uvolnění. 3. Zkontrolujte aktuální stav letadlových celků, pro které AMP vyžaduje jejich pravidelné vyjmutí za účelem obnovy provozní doby, jejich výměny nebo kvantitativní kontroly jejich výkonnosti s náležitým ohledem na odložené položky. Musí identifikovat: <ol style="list-style-type: none"> a. Dotčené letadlové celky (P/N a S/N). b. U letadlových celků, na které se vztahuje opakující se úkol: popis úkolu a reference, příslušný limit/interval, údaje o posledním provedení (datum, celkovou akumulovanou provozní dobu letadlového celku v hodinách, cyklech, přistáních, kalendářní době nebo podle potřeby jakékoli jiné schválené jednotce spotřeby provozní doby) a údaje o dalším plánovaném provedení. c. U letadlových celků, na které se vztahuje neplánovaný úkol: popis úkolu a reference, údaje o provedení (datum, celkovou akumulovanou provozní dobu letadlového celku v hodinách, cyklech, přistáních, kalendářní době nebo podle potřeby jakékoli jiné schválené jednotce spotřeby provozní doby). Věnujte pozornost letadlovým celkům ETOPS a CDCCL. 4. Zkontrolujte aktuální stav letadlových celků s omezenou provozní dobou. Tento stav může být požadován při každém přenosu po celou provozní dobu části: <ol style="list-style-type: none"> a. Omezení provozní doby, celková akumulovaná doba provozu letadlového celku a zbývající doba provozu před dosažením omezení provozní doby letadlového celku (podle potřeby udávají hodiny, cykly, přistání,

	<p>kalendářní dobu nebo jakékoli jiné schválené jednotky spotřeby provozní doby).</p> <p>b. Je-li to použitelné pro stanovení zbývající provozní doby, úplná historie zástaveb uvádějící počet hodin, cyklů nebo kalendářní doby nebo jakékoli jiné schválené jednotky spotřeby provozní doby související se zástavbou na různých typech letadel/motorů.</p> <p>5. Zkontrolujte, zda AMP a výsledky programu spolehlivosti mají vliv na řízení letadlového celku.</p> <p>6. Zkontrolujte během fyzické prohlídky, zda letadlové celky s omezenou provozní dobou, pro které AMP vyžaduje jejich vyjmutí/výměnu pro provedení kvantitativní kontroly jejich výkonnosti, jsou správně označeny.</p>
Referenční dokumenty:	<ul style="list-style-type: none">- 21.A.805 ČOS 174005 (EMAR 21)- M.A.302 ČOS 174008 (EMAR M)- M.A.305 ČOS 174008 (EMAR M)- M.A.710 ČOS 174008 (EMAR M)

C.2	Component control	<p>Component control should consider two objectives for component maintenance:</p> <ul style="list-style-type: none"> - maintenance for which compliance is mandatory. - maintenance for which compliance is recommended.
Supporting information		Typical inspection items
<p>Depending on each maintenance task, accomplishment is scheduled or unscheduled. Refer to KRE C.1 'Aircraft Maintenance Programme'.</p> <p>One or more primary maintenance processes are utilised during scheduled maintenance of components:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hard-Time (HT) that requires a specific action at a specific interval (e.g. overhaul, bench check, etc.) per the (M)TCH recommendations, 2. On-Condition (OC) that requires a component be inspected periodically or checked against some appropriate physical standard to determine if it can continue in service. The standard ensures that the component is removed from service before failure during normal operation, 3. Condition Monitoring (CM) is a process for components that have neither HT nor OC maintenance as their primary maintenance process. It is accomplished by appropriate means available to an Operating Organisation/CAMO for finding and solving problem areas. The Operating Organisation/CAMO must control the reliability of components. 		<ol style="list-style-type: none"> 1. Check that the mandatory maintenance tasks are identified as such and managed separately from recommendations. 2. Sample check installed components (P/N and S/N) against aircraft records: <ol style="list-style-type: none"> a. Correct Part Number and Serial Number installed. b. Correct authorised release document available. 3. Check the current status of components for which the AMP requires their periodical removal for restoration, their replacement, or the quantitative inspection of their performance, with due consideration to deferred items. They must identify: <ol style="list-style-type: none"> a. The affected components (Part Number and Serial Number). b. For components subject to a repetitive task: the task description and reference, the applicable threshold/interval, the last accomplishment data (date, the component's total accumulated life in hours, cycles, landings, calendar time, or any other approved service life consumption units as necessary) and the next planned accomplishment data. c. For components subject to an unscheduled task: the task description and reference, the accomplishment data (date, the component's total accumulated life in hours, cycles, landings, calendar time, or any other approved service life consumption units as necessary). Pay attention to ETOPS and CDCCL components. 4. Check current status of service life-limited components. This status can be requested upon each transfer throughout the operating life of the part: <ol style="list-style-type: none"> a. The life limitation, the component's total accumulated life, and the life remaining before the component's life limitation is reached

	<p>(indicating hours, cycles, landings, calendar time, or any other approved service life consumption units as necessary).</p> <p>b. If relevant for the determination of the remaining life, a full installation history indicating the number of hours, cycles or calendar time or any other approved service life consumption units relevant to each installation on these different types of aircraft/engines.</p> <p>5. Check if the AMP and reliability programme results impact the component control.</p> <p>6. Check that service life-limited components for which the AMP requires their periodical removal/replacement quantitative inspection of their performance are correctly marked during a physical survey.</p>
Reference documents:	<ul style="list-style-type: none">- EMAR 21.A.805- EMAR M.A.302- EMAR M.A.305- EMAR M.A.710

C.3	Opravy	<p>Všechny opravy a neopravená poškození / zhoršení parametrů musí být ve shodě s instrukcemi v příslušné příručce údržby (např. SRM, AMM, CMM). Všechny opravy, které nejsou uvedeny v příslušné příručce údržby, musí být příslušně schváleny a zaznamenány s odkazem na schválení.</p> <p>To zahrnuje jakékoli poškození nebo opravy letadla/motoru/vrtule a letadlových celků.</p>
Podpůrné informace		Typické kontrolované položky
<p>Údaje o opravě by měly zahrnovat, a to nejen, posouzení škod, zdůvodnění klasifikace opravy, důkazy, že oprava byla navržena v souladu se schválenými údaji, tj. odkazem na příslušnou příručku, postup nebo schválení návrhu opravy podle ČOS 174005 (EMAR 21), výkresy/materiál a instrukce k provedení, jakož i instrukce k údržbě a provozu.</p> <p>„Stavem opravy“ se rozumí seznam:</p> <ul style="list-style-type: none"> - oprav provedených (a stále existujících) od původního dodání letadla/motoru/vrtule/letadlového celku; a - neopravených poškození / zhoršení parametrů. <p>Zahrnuje rovněž, buď přímo, nebo odkazem na podpůrnou dokumentaci (tj. dokumentace oprav), odůvodňující údaje dokládající shodu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.</p> <p>Stav opravy by měl identifikovat odkaz na dokumentaci opravy, klasifikaci opravy, opravenou položku (tj. letadlo/motor/vrtule/letadlový celek a v případě potřeby přesné umístění), datum a celkovou provozní dobu v letových hodinách / letových cyklech / jakýchkoli jiných jednotkách spotřeby provozní doby akumulovaných danou položkou v době opravy nebo nálezu neopravených poškození / zhoršení parametrů. V případě potřeby by měl být rovněž uveden křížový odkaz na AMP.</p> <p>V závislosti na stavu návrhu výrobku mohou existovat dohody o uznání, a/nebo rozhodnutí NVLA o uznání certifikačních nálezů a měly by být zohledněny při rozhodnutí o uznání údajů pro opravy.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Namátkově zkontrolujte stav opravy a ověřte, zda správně sleduje opravy a neopravené poškození / zhoršení stavu. 2. Namátkově zkontrolujte dokumentaci oprav (alespoň jeden soubor pro každý typ opravené položky) pro kontrolu, zda byly opravené a neopravené poškození / zhoršení stavu posouzeny podle aktuálních zveřejněných schválených údajů o opravě. 3. Zkontrolujte, zda instrukce k opravě uvedené v dokumentaci opravy jsou ve shodě se zveřejněnými schválenými údaji o opravě. 4. Zkontrolujte, zda jsou provedeny významné opravy vedoucí k zahrnutí nových nebo změněných omezení letové způsobilosti a souvisejících povinných instrukcí (včetně programu stárnocího letadla) do AMP. 5. Zkontrolujte, zda bylo zvaženo zahrnutí nových nebo změněných instrukcí pro údržbu vyplývající z oprav do AMP. 6. Porovnejte stav opravy a fyzický stav opraveného letadla/motorů/vrtulí a opravených letadlových celků (fyzická prohlídka), abyste potvrdili přesnost stavu opravy. Namátková kontrola provedených oprav pro kontrolu jejich shody s dokumentací oprav (fyzická kontrola).
Referenční dokumenty:		<ul style="list-style-type: none"> - 21.A.431 ČOS 174005 (EMAR 21) - M.A.304 ČOS 174008 (EMAR M) a AMC

	<p>M.A.304</p> <ul style="list-style-type: none">- M.A.305 ČOS 174008 (EMAR M) a AMC M.A.305(d)- 145.A.45 a AMC 145.A.45 ČOS 174004 (EMAR 145)
--	---

<p>C.3</p>	<p>Repairs</p>	<p>All repairs and unrepaired damage/degradations need to comply with the instructions of the appropriate maintenance manual (e.g. the SRM, the AMM, the CMM). All repairs not defined in the appropriate maintenance manual need to be appropriately approved and recorded with the reference to the approval.</p> <p>This includes any damage or repairs to the aircraft/engine(s)/propeller(s), and their components.</p>
<p>Supporting information</p>		<p>Typical inspection items</p>
<p>The data substantiating repairs should include, but is not limited to, the damage assessment, the rationale for the classification of the repair, the evidence the repair has been designed in accordance with approved data, i.e. by reference to the appropriate manual, procedure or to an EMAR 21 repair design approval, the drawings/material and accomplishment instructions, as well as the maintenance and operational instructions.</p> <p>'Repair status' means a list of:</p> <ul style="list-style-type: none"> - the repairs embodied since the original delivery of (and still existent upon) the aircraft/engine/propeller/component; and - the unrepaired damage/degradations. <p>It also includes, either directly or by reference to supporting documentation (i.e. repair files), the substantiating data supporting compliance with the applicable airworthiness requirements.</p> <p>The repair status should identify the repair file reference, the repair classification, the repaired item (i.e. aircraft/engine/propeller/component, and a precise location if necessary), and the date and total life in flying hours/flight cycles/any other service life consumption units accumulated by the item at the time of repair or finding of the un-repaired damage/degradations. Cross-reference to the AMP should also be included, as necessary.</p> <p>Depending on the product State of Design, Recognition Agreements and/or Authority Decisions on acceptance of certification findings may exist and should be taken into account for the determination of acceptable data for repairs.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Sample the repair status to confirm it appropriately traces repairs and un-repaired damage/deteriorations. 2. Sample repair files (at least one file for each type of repaired item) to check that repaired and unrepaired damage/deterioration have been assessed against the latest published approved repair data. 3. Check that repair instructions detailed in the repair file comply with published approved repair data. 4. Check that major repairs resulting in new or amended airworthiness limitations and associated mandatory instructions (including ageing aircraft programme) have been included in the AMP. 5. Check that new or amended maintenance instructions resulting from repairs have been considered for inclusion in the AMP. 6. Compare the repair status and the physical status of the repaired aircraft/engine(s)/propeller(s), and their repaired components (physical survey) in order to confirm the accuracy of the repair status. Sample embodied repairs to check their conformity against the repair files (physical survey).

Reference documents:	<ul style="list-style-type: none">- EMAR 21.A.431- EMAR M.A.304 & AMC EMAR M.A.304- EMAR M.A.305 & AMC EMAR M.A.305(d)- EMAR 145.A.45 & AMC EMAR 145.A.45
-----------------------------	--

C.4	Záznamy	Záznamy o zachování letové způsobilosti jsou stanoveny v bodě M.A.305 a M.A.306 ČOS 174008 (EMAR M) a v souvisejících AMC.
Podpůrné informace		Typické kontrolované položky
<p>Uchování/převod záznamů je požadován tak, aby bylo možné kdykoli snadno zjistit stav letadla a jeho letadlových celků.</p> <p>Provedení úkolu je plánované (jednou nebo opakovaně) nebo neplánované (např. po události). Systém záznamů o zachování letové způsobilosti letadel (viz deník letadla, letadlové knihy, karty záznamů o letadlových celcích nebo pracovní karty nebo pracovní listy) musí poskytovat údaje o stavu s ohledem na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - plánované úkoly: - neplánované úkoly. 		<p>1. Zkontrolujte systém záznamů o zachování letové způsobilosti letadla: podle bodu M.A.305 a M.A.306 ČOS 174008 (EMAR M) (podle potřeby) vyžadují, aby byly určité záznamy uchovávány po stanovené období.</p> <p>Dávejte pozor na návaznost, integritu a výsledovatelnost záznamů:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. integrita: zkontrolujte, zda jsou zaznamenané údaje čitelné, b. návaznost: zkontrolujte, zda jsou záznamy po příslušnou dobu uchovávání k dispozici, c. výsledovatelnost: zkontrolujte interakci mezi organizací, která provozuje letadlo / CAMO a dokumentaci údržby, výsledovatelnost schválených údajů, výsledovatelnost příslušných dokumentů o uvolnění atd. <p>2. Je-li to použitelné, ujistěte se, že je letadlová kniha používána správně, včetně:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. aktuálního osvědčení letadla o uvolnění do provozu a aktuálního prohlášení o údržbě b. předletových prohlídek podepsaných oprávněnými osobami; <p>3. Zkontrolujte, zda po nestandardním provozu/události (např. překročení rychlosti, překročení hmotnosti, tvrdé přistání, nadměrné turbulence a provoz mimo omezení AFM) byla provedena požadovaná údržba.</p>
Referenční dokumenty:		<ul style="list-style-type: none"> - M.A.305 ČOS 174008 (EMAR M) a AMC M.A.305(d)4 a (h) - M.A.306 ČOS 174008 (EMAR M) a AMC M.A.306 - M.A.307 ČOS 174008 (EMAR M) a AMC M.A.307(a)

C.4	Records	Continuing Airworthiness records are defined in EMAR M.A.305 and EMAR M.A.306 and their related AMCs.
Supporting information		Typical inspection items
<p>Retention/Transfer of the records is required so that the status of the aircraft and its components can be readily established at any time.</p> <p>Task accomplishment is scheduled (one time or periodically), or unscheduled (e.g. following an event). Aircraft continuing airworthiness record system (refer to logbooks, technical logbooks, component log cards or workcards or worksheets) shall provide the status with regard to:</p> <ul style="list-style-type: none"> - scheduled tasks: - unscheduled tasks. 		<p>1. Check the aircraft continuing airworthiness record system: EMAR M.A.305 and EMAR M.A.306 (as applicable) require that certain records are kept for defined periods.</p> <p>Pay attention to the continuity, integrity and traceability of records:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. integrity: Check the data recorded is legible, b. continuity: Check that records are available for the applicable retention period, c. traceability: Check the link between Operating Organisation/CAMO and maintenance documentation, traceability to approved data, traceability to appropriate release documents, etc. <p>2. If applicable, make sure that the Aircraft Technical Log is used correctly, including:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. current aircraft Certificate of Release to Service and the current maintenance statement b. pre-flight inspections signed-off by authorised persons; <p>3. Check that any maintenance required following abnormal operation/event (such as overspeed, overweight operation, hard landing, excessive turbulence, and operation outside of Aircraft Flight Manual limitations) has been performed, as applicable.</p>
Reference documents:		<ul style="list-style-type: none"> - EMAR M.A.305 & AMC EMAR M.A.305(d)4 and (h) - EMAR M.A.306 & AMC EMAR M.A.306 - EMAR M.A.307 & AMC EMAR M.A.307(a)

ČOS 174018
1. vydání

Příloha IV k AMC M.A.604:
NENÍ K DISPOZICI

Appendix IV to AMC M.A.604:
NOT APPLICABLE

Příloha V k AMC M.A.704: Výklad organizace pro řízení zachování letové způsobilosti (CAME)

OBSAH

Část 0 VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ O ORGANIZACI

- 0.1 Statutární závazek odpovědného vedoucího.
- 0.2 Všeobecné informace.
- 0.3 Vedoucí pracovníci.
- 0.4 Funkční schéma vedení.
- 0.5 Postup oznamování změn NVLA, týkajících se činností/schválení/umístění/personálu organizace údržby.
- 0.6 Postup provádění změn CAME.

Část 1 POSTUPY ŘÍZENÍ ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

- 1.1 Využití systému záznamů o zachování letové způsobilosti letadla a letadlové knihy a MEL a/nebo CDL.
- 1.2 AMP – vypracování, změny a schválení.
- 1.3 Záznamy o použití a zachování letové způsobilosti, odpovědnosti, uchovávání, přístup.
- 1.4 Provádění a řízení AD.
- 1.5 Analýza účinnosti AMP.
- 1.6 Zásady provádění nepovinných modifikací.
- 1.7 Normy pro významné opravy a modifikace.
- 1.8 Hlášení závad.
- 1.9 Technická činnost.
- 1.10 Programy spolehlivosti.
- 1.11 Předletové prohlídky.
- 1.12 Vážení letadla.
- 1.13 Postupy kontrolního letu po údržbě.

Část 2 SYSTÉM KVALITY

- 2.1 Zásady kvality pro zachování letové

Appendix V to AMC M.A.704: Continuing Airworthiness Management Exposition (CAME)

TABLE OF CONTENT

Part 0 GENERAL ORGANISATION

- 0.1 Corporate commitment by the Accountable Manager.
- 0.2 General information.
- 0.3 Management personnel.
- 0.4 Management organisation chart.
- 0.5 Notification procedure to the NMAA regarding changes to the organisation's activities / approval / location / personnel.
- 0.6 CAME amendment procedure.

Part 1 CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT PROCEDURES

- 1.1 Utilisation of aircraft continuing airworthiness record system and aircraft technical log and MEL and/or CDL.
- 1.2 Aircraft Maintenance Programmes (AMPs) – development, amendment and approval.
- 1.3 Usage and continuing airworthiness records, responsibilities, retention, access.
- 1.4 Accomplishment and control of Airworthiness Directives (ADs).
- 1.5 Analysis of the effectiveness of the AMP(s).
- 1.6 Non-mandatory modification embodiment policy.
- 1.7 Major repair and modification standards.
- 1.8 Defect reports.
- 1.9 Engineering activity.
- 1.10 Reliability programmes.
- 1.11 Pre-flight inspections.
- 1.12 Aircraft weighing.
- 1.13 Maintenance check flight procedures.

Part 2 QUALITY SYSTEM

- 2.1 Continuing airworthiness quality policy,

způsobilosti, plán kvality a postup auditu kvality.	quality plan and quality audit procedure.
2.2 Sledování činností řízení zachování letové způsobilosti.	2.2 Monitoring of continuing airworthiness management activities.
2.3 Sledování účinnosti AMP.	2.3 Monitoring of the effectiveness of the AMP(s).
2.4 Sledování, zda veškerou údržbu provádí příslušná AMO.	2.4 Monitoring that all maintenance is carried out by an appropriate EMAR 145 Approved Maintenance Organisation (AMO).
2.5 Sledování, zda je veškerá smluvní / úkolem stanovená údržba prováděna v souladu se smlouvou / stanoveným úkolem, včetně organizací údržby, které nejsou organizací údržby podle ČOS 174004 (EMAR 145) a které používá dodavatel údržby / organizace údržby se stanoveným úkolem.	2.5 Monitoring that all contracted/tasked maintenance is carried out in accordance with the contract/tasking, including non-EMAR 145 maintenance organisations used by the maintenance contractor/tasked organisation.
2.6 Personál auditu kvality.	2.6 Quality audit personnel.
ČÁST 3 SMLUVNÍ / ÚKOLEM STANOVENÁ ÚDRŽBA	Part 3 CONTRACTED/TASKED MAINTENANCE
3.1 Postup výběru dodavatele údržby / organizace údržby se stanoveným úkolem.	3.1 Maintenance contractor/tasked organisation selection procedure.
3.2 Audit kvality letadla.	3.2 Quality audit of aircraft.
Část 4 POSTUPY KONTROLY LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI (JE-LI TO POUŽITELNÉ)	Part 4 AIRWORTHINESS REVIEW PROCEDURES (IF APPLICABLE)
4.1 Osoby kontrolující letovou způsobilost.	4.1 Airworthiness review staff.
4.2 Kontrola záznamů o letadle.	4.2 Review of aircraft records.
4.3 Fyzická prohlídka.	4.3 Physical survey.
4.4 NENÍ K DISPOZICI.	4.4 NOT APPLICABLE.
4.5 Doporučení pro NVLA k vydání MARC.	4.5 Recommendations to the NMAA for the issue of a MARC.
4.6 Vydání MARC.	4.6 Issuance of a MARC.
4.7 Záznamy o kontrole letové způsobilosti, odpovědnosti, uchování a přístup.	4.7 Airworthiness review records, responsibilities, retention and access.
4.8 Prodloužení MARC.	4.8 Extension of a MARC.
Část 4B NENÍ K DISPOZICI.	Part 4B NOT APPLICABLE.
Část 5 Přílohy	Part 5 Appendices
5.1 Vzorové dokumenty.	5.1 Sample documents.
5.2 Seznam osob kontrolujících letovou způsobilost.	5.2 List of airworthiness review staff.
5.3 Seznam dodavatelů / organizací se stanoveným úkolem podle bodu AMC M.A.711(h)1 a bodu M.A.711(a)3 ČOS 174008 (EMAR M).	5.3 List of contractors/tasked organisations as per AMC EMAR M.A.201(h)1 and EMAR M.A.711(a)3.

5.4 Seznam smluvních AMO / AMO se stanoveným úkolem.

5.5 Kopie smluv / stanovených úkolů pro smluvní / úkolem stanovené činnosti (příloha II k bodu AMC M.A.201(h)1).

5.6 Kopie smluv / stanovených úkolů s AMO.

5.7 Seznam organizací, které provozují letadla a kterým organizace zajišťuje řízení zachování letové způsobilosti letadla podle bodu M.A.706(k) ČOS 174008 (EMAR M).

5.8 Kopie ujednání o zachování letové způsobilosti s organizacemi, které provozují letadla podle bodu AMC M.A.201(k).

SEZNAM PLATNÝCH STRAN

Strana	Revize
1	Originál
2	Originál
3	Originál
4	Originál
5	Originál
.....

DISTRIBUČNÍ SEZNAM

(Dokument by měl obsahovat distribuční seznam, aby byla zajištěna řádná distribuce CAME, a k předvedení NVLA, že všichni pracovníci podílející se na zachování letové způsobilosti mají přístup k příslušným informacím. To neznamená, že veškerý personál musí obdržet CAME, ale že v organizaci (organizacích) je distribuován přiměřený počet kopií, aby k nim měl veškerý personál rychlý a snadný přístup. Mělo by být rovněž uvedeno umístění všech elektronických kopií CAME.

V souladu s tím by měl být CAME distribuován:

- vedoucím pracovníkům organizace, která provozuje letadlo, nebo CAMO a každému pracovníkovi na nižší úrovni, je-li to nezbytné; a,
- smluvní AMO / AMO se stanoveným úkolem; a,
- NVLA.)

5.4 List of contracted/tasked EMAR 145 AMOs.

5.5 Copy of contracts/taskings for contracted/tasked activities (Appendix II to AMC EMAR M.A.201(h)1).

5.6 Copy of contracts/taskings with EMAR 145 AMOs.

5.7 List of Operating Organisations to whom the organisation provides the management of the continuing airworthiness of the aircraft as per EMAR M.A.201(k).

5.8 Copy of continuing airworthiness arrangements with Operating Organisations as per AMC EMAR M.A.201(k).

LIST OF EFFECTIVE PAGES

Page	Revision
1	Original
2	Original
3	Original
4	Original
5	Original
.....

DISTRIBUTION LIST

(The document should include a distribution list to ensure proper distribution of the CAME and to demonstrate to the NMAA that all personnel involved in continuing airworthiness have access to the relevant information. This does not mean that all personnel have to be in receipt of a CAME but that a reasonable number of copies are distributed within the organisation(s) so that all personnel may have quick and easy access to it. Reference should also be made to the location of any e-copies of the CAME.

Accordingly, the CAME should be distributed to:

- the Operating Organisation's or the CAMO's management personnel and any person at a lower level as necessary; and,
- the EMAR 145 contracted/tasked AMO(s); and,
- the NMAA.)

ČÁST 0 VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ O ORGANIZACI

0.1. Statutární závazek odpovědného vedoucího

(Prohlášení odpovědného vedoucího v CAME by mělo obsahovat záměr následujícího odstavce a toto prohlášení může být použito beze změn. Jakákoli změna prohlášení by neměla změnit záměr.)

„Tento výklad popisuje organizaci a postupy, na nichž je založeno schválení (NVLA – * viz poznámka níže) k řízení zachování letové způsobilosti podle hlavy G sekce A ČOS 174008 (EMAR M).

Tyto postupy jsou schváleny níže podepsanými a musí být, podle použitelnosti, dodržovány, aby bylo zajištěno, že všechny úkoly zachování letové způsobilosti flotily letadel (uveďte název organizace, která provozuje letadla) a/nebo všechna letadla, která jsou předmětem smlouvy / stanoveného úkolu v souladu s bodem M.A.201(k) ČOS 174008 (EMAR M) s (uveďte název CAMO), jsou prováděny včas a podle schválené normy.

Je uznáno, že tyto postupy nepřeváží nutnost shody s jakýmikoli čas od času zveřejněnými novými nebo změněnými předpisy, pokud jsou tyto nové nebo změněné předpisy v rozporu s těmito postupy.

Rozumí se, že (NVLA*) schválí tuto organizaci, když je (NVLA*) přesvědčena, že jsou dodržovány postupy a že jsou zachovány pracovní normy. Má se za to, že (NVLA*) si vyhrazuje právo pozastavit, omezit nebo zrušit schválení organizace k řízení zachování letové způsobilosti podle hlavy G sekce A ČOS 174008 (EMAR M), pokud má (NVLA*) důkaz, že nejsou dodržovány postupy a normy.“

Podpis

Datum

Odpovědný vedoucí a
(uveďte funkci)

Za a jménem
(uveďte jméno organizace)

Poznámka: Kde je uvedeno (NVLA*), vloží se

PART 0 GENERAL ORGANISATION

0.1 Corporate commitment by the Accountable Manager

(The Accountable Manager's CAME statement 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 Exposition defines the organisation and procedures upon which the (NMAA – * see note below) EMAR M.A. Subpart G continuing airworthiness management approval is based.

These procedures are approved by the undersigned and must be complied with, as applicable, in order to ensure that all the continuing airworthiness tasks of (quote Operating Organisation's name) fleet of aircraft and/or of all aircraft under contract/tasking in accordance with EMAR M.A.201(k) with (quote CAMO's name) are carried out on time to an approved standard.

It is accepted that these procedures do not override the necessity of complying with any new or amended regulation published from time to time where these new or amended regulations are in conflict with these procedures.

It is understood that the (NMAA*) will approve this organisation whilst the (NMAA*) is satisfied that the procedures are being followed and the work standard is maintained. It is understood that the (NMAA*) reserves the right to suspend, limit or revoke the EMAR M.A. Subpart G continuing airworthiness management approval of the organisation if the (NMAA*) has evidence that the procedures are not followed and the standards not upheld.”

Signed

Dated

Accountable Manager and
(quote position)

For and on behalf of (quote
organisation's name)

Note: Where it states (NMAA*), please insert

skutečný název NVLA zúčastněného členského státu, například MAA, DSAE atd.

the actual name of the pMS's NMAA, for example MAA, DSAE, etc.

0.2 Všeobecné informace

0.2 General Information

a) Stručný popis organizace

a) Brief description of the organisation

(Tento odstavec by měl obecně popisovat, jak je celá organizace (tj. včetně organizace, která provozuje letadlo, a AMO při držení jiných schválení) organizována pod vedením odpovědného vedoucího a měl by odkazovat na organizační schémata v odstavci 0.4.)

(This paragraph should describe broadly how the whole organisation (i.e. including the Operating Organisation and EMAR 145 AMO when other approvals are held) is organised under the management of the Accountable Manager, and should refer to the organisation charts of paragraph 0.4.)

b) Vztah k jiným organizacím

b) Relationship with other organisations

(Uveďte podrobnosti o organizacích podílejících se na dodávce zachování letové způsobilosti a/nebo údržby letadla a jeho letadlových celků, včetně jiných smluvních organizací / organizací se stanoveným úkolem.

(Insert details of those organisations involved in the delivery of continuing airworthiness and/or maintenance of the aircraft and its components, including other contracted/tasked organisations.

Podrobnosti o konkrétních smlouvách / stanovených úkolech by měly být zahrnuty do části 3 CAME, s křížovým odkazem na příslušný prvek, který je zde uveden.)

Details of specific contracts/taskings should be included in Part 3 of the CAME, with a cross reference to the relevant element included here.)

c) Řízená letadla – složení flotily

c) Aircraft managed – Fleet composition

(Tento odstavec by měl obsahovat seznam typů/modelů/řad letadel a výrobní čísla / poznávací značky všech letadel řízených CAMO. Měl by být aktualizován při každém odebrání letadla nebo jeho přidání do tohoto seznamu.)

(This paragraph should list the aircraft types/models/series and the serial/registration numbers of all aircraft managed by the CAMO. It should be updated each time an aircraft is removed from, or added to, the list.)

d) Druh provozu

d) Type of operation

(Tento odstavec by měl poskytovat obecné informace o typu vojenských operací, jako jsou: bojové mise, doprava (personál/náklad), pátrání a záchrana, sledování atd.)

(This paragraph should give broad information on the type of military operations such as: combat missions, transport (personnel/cargo), Search and Rescue, surveillance, etc.)

0.3. Vedoucí pracovníci

0.3 Management personnel

a) Odpovědný vedoucí

a) Accountable Manager

(Tento odstavec by se měl týkat povinností a odpovědností odpovědného vedoucího, v rozsahu uvedeném v hlavě G sekce A ČOS 174008 (EMAR M), a předvést, že má organizaci uděleno oprávnění k zajištění toho, aby všechny činnosti zachování letové způsobilosti mohly být zabezpečeny a prováděny v souladu s ČOS 174008 (EMAR M)

(This paragraph should address the duties and responsibilities of the Accountable Manager as far as EMAR M.A. Subpart G is concerned and demonstrate that he/she has corporate authority for ensuring that all continuing airworthiness activities can be resourced and carried out in accordance with EMAR M.)

b) Vedoucí zachování letové způsobilosti

b) Continuing Airworthiness Manager

(Tento odstavec by měl:

- Zdůraznit, že vedoucí zachování letové způsobilosti odpovídá za to, že veškerá údržba je prováděna včas podle schválené normy.

- Popisovat rozsah pravomocí, pokud jde o jeho/její odpovědnost podle ČOS 174008 (EMAR M) při řízení zachování letové způsobilosti letadla, za které odpovídá.)

c) Koordinace zachování letové způsobilosti

(Tento odstavec by měl obsahovat seznam pracovních funkcí, které tvoří „skupinu osob“, jak požaduje bod M.A.706(c) ČOS 174008 (EMAR M), a to dostatečně podrobně, aby bylo možné předvést, že všechny odpovědnosti za zachování letové způsobilosti popsané v ČOS 174008 (EMAR M) jsou pokryty osobami, které tuto skupinu tvoří.)

d) Povinnosti a odpovědnosti

(Tento odstavec by měl dále rozvíjet povinnosti a odpovědnosti:

- personálu uvedeného v odstavci c): „Koordinace zachování letové způsobilosti“

- manažer kvality, pokud jde o sledování kvality systému údržby (který zahrnuje AMO). To by mělo zahrnovat interakce mezi vedoucím zachování letové způsobilosti a odpovědným vedoucím a způsob, jakým bude dosaženo nezávislosti na činnostech podléhajících auditu.)

e) Lidské zdroje a zásady výcviku

(1) Lidské zdroje

(Tento odstavec by měl poskytnout obecné údaje, které předvádějí, že počet osob určených k výkonu schválené činnosti zachování letové způsobilosti je přiměřený. Není nutné udávat podrobný počet zaměstnanců celé organizace, ale pouze počet osob zapojených do zachování letové způsobilosti. Měla by být zahrnuta všechna pracovní místa a/nebo organizace provádějící činnost jménem CAMO, včetně podrobností o činnosti, kterou vykonávají. To by mohlo být prezentováno takto:)

(This paragraph should:

- Emphasise that the Continuing Airworthiness Manager is responsible for ensuring that all maintenance is carried out on time to an approved standard.

- Describe the extent of his/her authority as regards his/her EMAR M responsibility for managing the continuing airworthiness of the aircraft for which he/she is responsible.)

c) Continuing airworthiness coordination

(This paragraph should list the job functions that constitute the “group of persons” as required by EMAR M.A.706(c) in enough detail so as to show that all the continuing airworthiness responsibilities as described in EMAR M are covered by the persons that constitute that group.)

d) Duties and responsibilities

(This paragraph should further develop the duties and responsibilities of:

- the personnel listed in paragraph c): ‘Continuing airworthiness coordination’

- the Quality Manager, as regards the quality monitoring of the maintenance system (which includes the EMAR 145 AMO(s)). This should include the links between the Continuing Airworthiness Manager and the Accountable Manager and how independence will be achieved from the activity subject to audit.)

e) Manpower resources and training policy

(1) Manpower resources

(This paragraph should give broad figures to show that the number of people dedicated to the performance of the approved continuing airworthiness activity is adequate. It is not necessary to give the detailed number of employees of the whole organisation but only the number of those involved in continuing airworthiness. All posts and/or organisations conducting activity on behalf of the CAMO, including details of the activity being carried out by them, should be included. This could be presented as follows:)

	Plný úvazek	Částečný úvazek v ekvivalentu plné pracovní doby
Sledování kvality	AA	aa = AA'
Řízení zachování letové způsobilosti.	BB	bb = BB'
(Podrobné informace	BB1	bb1 = BB1'
o řídicí skupině osob)	BB2	bb2 = BB2'
Jiné ...	CC	cc = CC'
Celkem	TT	tt = TT'
Zaměstnanci celkem	TT+TT'	
(Poznámka: Podle velikosti a složitosti organizace může být tato tabulka dále rozpracována nebo zjednodušena)		

	Full Time	Part Time in equivalent full time
Quality monitoring	AA	aa = AA'
Continuing Airworthiness Management	BB	bb = BB'
(Detailed information about the	BB1	bb1 = BB1'
management group of persons)	BB2	bb2 = BB2'
Other...	CC	cc = CC'
Total	TT	tt = TT'
Total Staff	TT+TT'	
(Note: According to the size and complexity of the organisation, this table may be further developed or simplified)		

(2) Zásady výcviku

(Tento odstavec by měl předvést, že výše uvedené normy pro výcvik a kvalifikaci pracovníků odpovídají velikosti a složitosti organizace. Měl by rovněž vysvětlit, jak je posuzována potřeba opakovacího výcviku a jak se provádí evidence výcviku a následné činnosti)

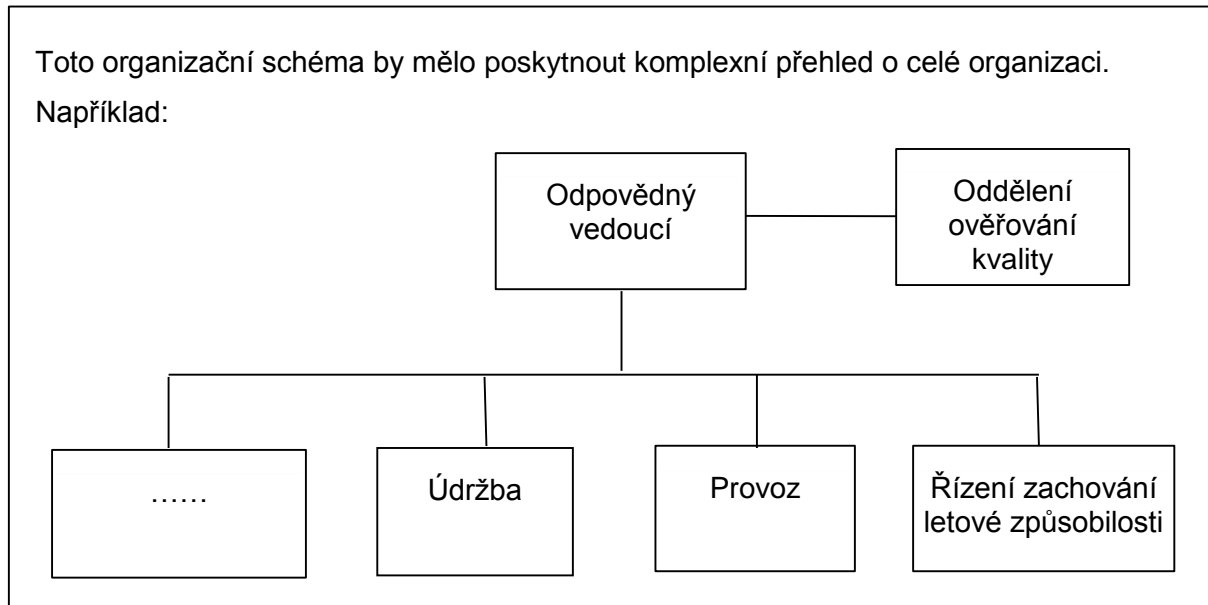
(2) Training policy

(This paragraph should show that the training and qualification standards for the personnel quoted above are consistent with the size and complexity of the organisation. It should also explain how the need for recurrent training is assessed, and how the recording of training and follow-up activity is performed)

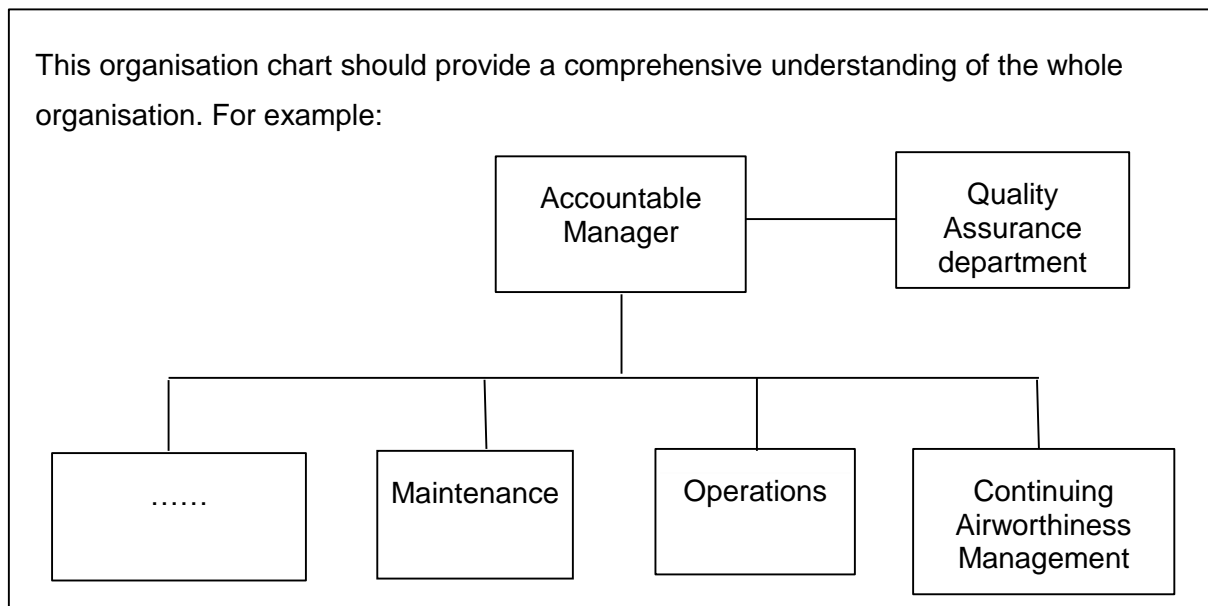
0.4 Funkční schéma vedení

0.4 Management organisation charts

a) Obecné funkční schéma

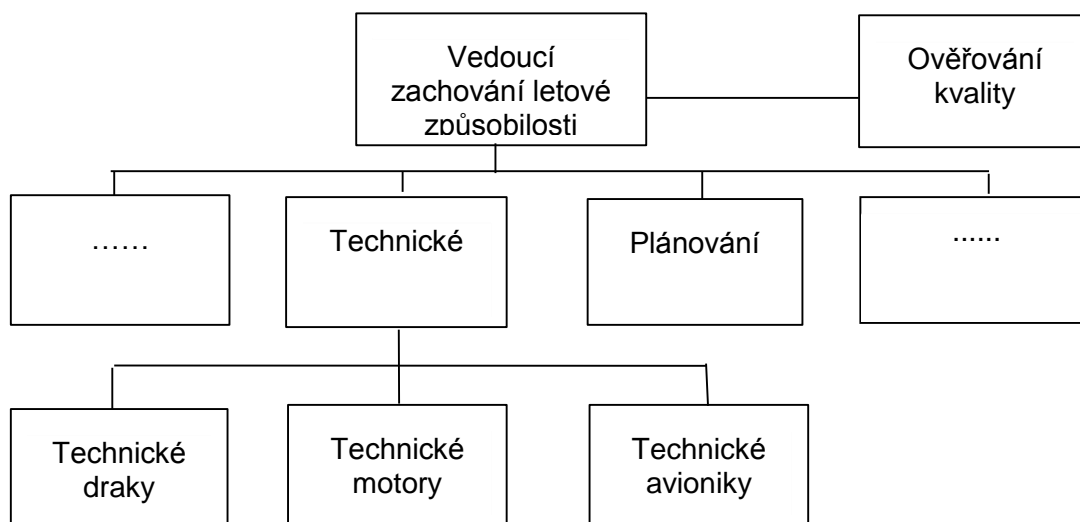


a) General organisation chart



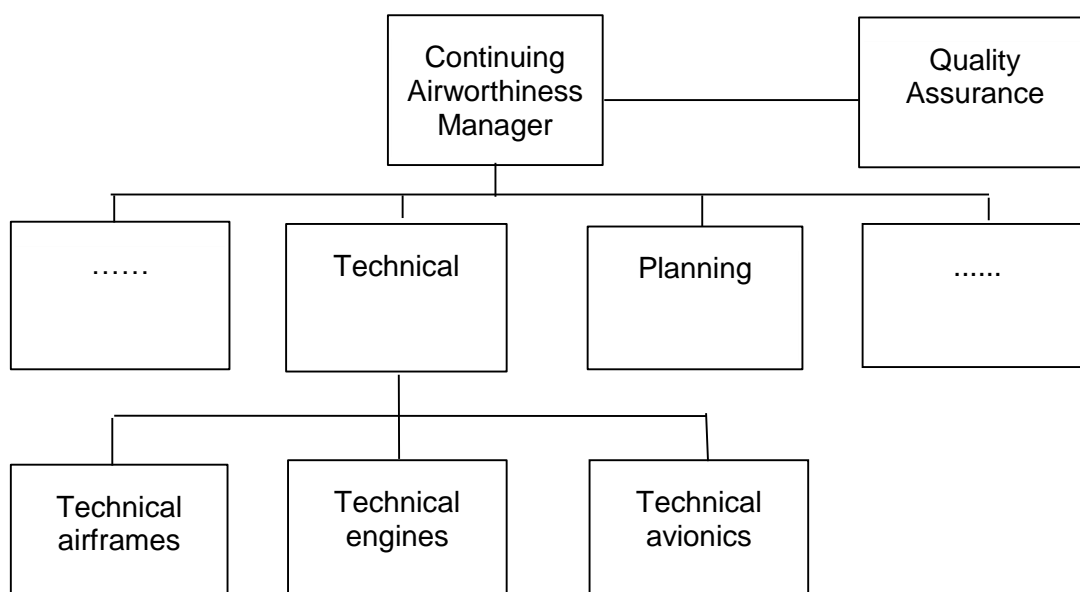
b) Schéma CAMO

Toto organizační schéma by mělo poskytnout další podrobnosti o systému řízení zachování letové způsobilosti a mělo by jasně ukázat nezávislost systému sledování kvality, včetně interakcí mezi oddělením ověřování kvality a ostatními odděleními (viz příklad níže). Toto organizační schéma může být podle potřeby kombinováno s výše uvedeným nebo rozděleno podle velikosti a složitosti organizace. Například:



b) CAMO chart

This organisation chart should give further details on the continuing airworthiness management system, and should clearly show the independence of the quality monitoring system, including the links between the Quality Assurance department and the other departments (see example below). This organisation chart may be combined with the one above or subdivided as necessary, depending on the size and the complexity of the organisation. For example:



0.5 Postup oznamování změn NVLA, týkajících se činností/schválení/umístění/personálu organizace

(Tento odstavec by měl vysvětlit, ve kterých případech by CAMO měla informovat NVLA před zavedením navrhovaných změn; například:

Odpovědný vedoucí (nebo jakákoli pověřená osoba, jako je vedoucí zachování letové způsobilosti nebo manažer kvality) oznámí NVLA jakoukoli změnu týkající se:

- (1) názvu CAMO;
- (2) sídla CAMO;
- (3) dalších sídel CAMO;
- (4) odpovědného vedoucího;
- (5) jakékoli z osob uvedených v odstavci 0.3.c);
- (6) zařízení, postupů, rozsahu prací a osob, které by na schválení mohly mít vliv;
- (7) jakékoli změny ovlivňující osvědčení o schválení.

Takové změny nebudou zavedeny, dokud nebudou posouzeny a schváleny NVLA.)

0.6 Postup provádění změn CAME

(Tento odstavec by měl vysvětlit, kdo je odpovědný za změnu CAME a její předložení NVLA ke schválení. To může zahrnovat, podle dohody s NVLA, možnost, aby CAMO interně schválila menší změny, které nemají žádný vliv na držená schválení (viz bod M.A.704(c) ČOS 174008 (EMAR M)). Odstavec by pak měl určit, jaké typy změn jsou považovány za nevýznamné a významné a jaké jsou schvalovací postupy pro oba případy.)

ČÁST 1 POSTUPY ŘÍZENÍ ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

1.1 Využití systému záznamů o zachování letové způsobilosti letadla a letadlové knihy a MEL a/nebo CDL

a) Letadlová kniha a systém záznamů o zachování letové způsobilosti

- (1) Všeobecná ustanovení

(Úvodní odstavec by měl vysvětlit, jak je systém letadlové knihy a systém záznamů

0.5 Notification procedure to the NMAA regarding changes to the organisation's activities / approval / location / personnel

(This paragraph should explain on which occasions the CAMO should inform the NMAA prior to incorporating proposed changes; for instance:

The Accountable Manager (or any delegated person such as the Continuing Airworthiness Manager or the Quality Manager) will notify to the NMAA any change concerning:

- (1) the name of the CAMO;
- (2) the location of the CAMO;
- (3) additional locations of the CAMO;
- (4) the Accountable Manager;
- (5) any of the persons specified in paragraph 0.3.c);
- (6) the facilities, procedures, work scope and staff that could affect the approval;
- (7) any change that affects the approval certificate.

Such changes will not be incorporated until they have been assessed and approved by the NMAA.)

0.6 CAME amendment procedure

(This paragraph should explain who is responsible for the amendment of the CAME and its submission to the NMAA for approval. This may include, if agreed by the NMAA, the possibility for the CAMO to internally approve minor changes that have no impact on the approval held (EMAR M.A.704(c) refers). The paragraph should then specify what types of changes are considered as minor and major and what the approval procedures for both cases are.)

PART 1 CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT PROCEDURES

1.1 Utilisation of aircraft continuing airworthiness record system and aircraft technical log and MEL and/or CDL

a) Aircraft technical log and continuing airworthiness record system

- (1) General

(The introductory paragraph should explain how the aircraft technical log system and the

letové způsobilosti letadla konfigurován (viz bod M.A.305 a M.A.306 ČOS 174008 (EMAR M)).)

(2) Instrukce k používání

(Tento odstavec by měl obsahovat instrukce pro používání letadlové knihy a systému záznamů o zachování letové způsobilosti letadla. Měl by identifikovat příslušné odpovědnosti personálu údržby a letové posádky. Vzory letadlové knihy a/nebo systému záznamů o zachování letové způsobilosti letadel by měly být zahrnuty do části 5 „Přílohy“, aby byly zajištěny dostatečně podrobné instrukce.)

(3) Schválení letadlové knihy

(Tento odstavec by měl identifikovat, kdo je odpovědný za předložení šablony technického deníku letadla a jakékoli následné změny ke schválení NVLA a jaký postup je nutné dodržet.)

b) Využití MEL a/nebo CDL (je-li to použitelné)

(Ačkoli rozhodnutí, zda přijmout tolerance MEL a/nebo CDL, zůstává v odpovědnosti velitele letadla, tento odstavec by měl dostatečně podrobně vysvětlit postup využití MEL a/nebo CDL. To proto, že MEL a CDL jsou nástroje, s nimiž by měl být personál údržby obeznámen, aby byla zajištěna řádná a účinná komunikace s velitelem letadla v případě rozhodnutí o odložení odstranění závad.

Tento odstavec se nevztahuje na ty typy letadel, které nemají MEL a/nebo CDL.)

(1) Všeobecná ustanovení

(Tento odstavec by měl obecně vysvětlovat, co dokument MEL a/nebo CDL je. Tyto informace mohou být získány z letové příručky letadla.)

(2) Kategorie MEL/CDL

(Pokud NVLA nebo organizace, která provozuje letadlo, používá klasifikační systém, který klade časové omezení na odstranění závad souvisejících s MEL/CDL, měly by být vysvětleny obecné zásady takového systému. Je nezbytné, aby personál podílející se na údržbě byl obeznámen se systémem klasifikace pro účinné řízení

aircraft continuing airworthiness record system are configured (EMAR M.A.305 and EMAR M.A.306 refer.))

(2) Instructions for use

(This paragraph should provide instructions for using the aircraft technical log and the aircraft continuing airworthiness record system. It should identify the respective responsibilities of the maintenance personnel and aircrew. Samples of the technical log and/or aircraft continuing airworthiness record system should be included in Part 5 “Appendices” in order to provide enough detailed instructions.)

(3) Aircraft technical log approval

(This paragraph should identify who is responsible for submitting the template for the aircraft technical log and any subsequent amendment to the NMAA for approval and what is the procedure to be followed.)

b) MEL and/or CDL utilisation (if applicable)

(Although the decision of whether or not to accept a MEL and/or CDL tolerance remains the responsibility of the aircraft commander, this paragraph should explain in sufficient detail the MEL and/or CDL utilisation procedure. This is because the MEL and CDL are tools that maintenance personnel should be familiar with in order to ensure proper and efficient communication with the aircraft commander in case of a decision to defer defect rectification.

This paragraph does not apply to those types of aircraft that do not have an MEL and/or CDL.)

(1) General

(This paragraph should explain broadly what a MEL and/or CDL document is. The information could be extracted from the aircraft flight manual.)

(2) MEL/CDL categories

(Where an NMAA or Operating Organisation uses a classification system placing a time constraint on the rectification of MEL/CDL related defects, the general principles of such a system should be explained. It is essential for the personnel involved in maintenance to be familiar with the classification system for the effective management and rectification of

a odstranění odložených závad souvisejících s MEL/CDL.)

(3) Využití

(Tento odstavec by měl vysvětlit, jak personál údržby identifikuje omezení MEL/CDL pro velitele letadla. To by mělo odkazovat na postupy letadlové knihy.)

(4) Přijetí velitelem letadla

(Tento odstavec by měl vysvětlit, jak velitel letadla oznámí svoje přijetí (nebo nepřijetí) odkladu podle MEL/CDL v letadlové knize.)

(5) Řízení časových omezení MEL/CDL

(Poté, co velitel letadla přijme technické omezení, musí být závada odstraněna ve lhůtě stanovené v MEL/CDL. Měl by existovat systém, který zajistí, že závada bude skutečně opravena před touto časovou lhůtou. Tento systém může být letadlovou knihou pro ty CAMO, které jej používají jako plánovací dokument, nebo zvláštním následným systémem v jiných případech, kdy je kontrola lhůt údržby zajištěna jinými prostředky, jako jsou datové systémy plánování.)

(6) Překročení časového omezení MEL/CDL

(NVLA může oprávnit CAMO k překročení časových omezení MEL/CDL za stanovených podmínek. Tam, kde je to použitelné, měl by tento odstavec popisovat zvláštní povinnosti a odpovědnosti týkající se řízení těchto prodloužení.)

1.2 Programy údržby letadel (AMP) – vypracování, změny a schválení

a) Všeobecná ustanovení

(Tento úvodní odstavec by měl rovněž obsahovat odkaz na skutečnost, že účelem AMP je poskytnout instrukce pro plánování údržby nezbytné pro bezpečný provoz letadla.)

b) Obsah

(Tento odstavec by měl vysvětlovat, jaký je formát (formáty) AMP. Příloha I k bodu AMC M.A.302(a) a bodu M.B.301(b) ČOS 174008 (EMAR M) by měla být použita jako vodítko pro vypracování tohoto odstavce.)

MEL/CDL related deferred defects.)

(3) Utilisation

(This paragraph should explain how the maintenance personnel identify a MEL/CDL limitation to the aircraft commander. This should refer to the aircraft technical log procedures.)

(4) Acceptance by the aircraft commander

(This paragraph should explain how the aircraft commander notify his/her acceptance (or non-acceptance) of the MEL/CDL deferment in the aircraft technical log.)

(5) Management of the MEL/CDL time limits

(After a technical limitation is accepted by the aircraft commander, the defect must be rectified within the time limit specified in the MEL/CDL. There should be a system to ensure that the defect will actually be corrected before that time limit. This system could be the aircraft technical log for those CAMOs that use it as a planning document, or a specific follow-up system in other cases, where control of the maintenance time limit is ensured by another means such as data processed planning systems.)

(6) MEL/CDL Time Limitation Overrun

(The NMAA may authorise the CAMO to overrun MEL/CDL time limitations under specified conditions. Where applicable, this paragraph should describe the specific duties and responsibilities for controlling these extensions.)

1.2 Aircraft Maintenance Programmes (AMPs) – development, amendment and approval

a) General

(This introductory paragraph should also include reference to the fact that the purpose of an AMP is to provide maintenance planning instructions necessary for the safe operation of the aircraft.)

b) Content

(This paragraph should explain what is/are the format(s) of the AMP(s) used. Appendix I to EMAR AMC M.A.302(a) and EMAR M.B.301(b) should be used as a guideline to develop this paragraph.)

c) Vypracování

(1) Zdroje

(Tento odstavec by měl vysvětlit, jaké jsou zdroje (MRBR, MPD, příručka pro údržbu atd.) používané pro vypracování AMP.)

(2) Odpovědnosti

(Tento odstavec by měl vysvětlit, kdo je odpovědný za vypracování AMP.)

(3) Změny AMP

(Tento odstavec by měl předvést, že existuje systém pro zajištění trvalé platnosti AMP. Zejména by měl předvést, jak jsou k aktualizaci AMP používány příslušné informace. To by mělo, podle potřeby, zahrnovat revize MRBR, důsledky modifikací, doporučení výrobců a NVLA, zkušenosti z provozu a zprávy o spolehlivosti.)

(4) Uznání ze strany NVLA

(Tento odstavec by měl vysvětlit, kdo je odpovědný za předložení AMP NVLA a jaký postup je nutné dodržet. To by se mělo zabývat zejména otázkou schválení změn lhůt údržby NVLA. To může zahrnovat možnost, pokud to NVLA uzná, aby některé změny CAMO schválila interně. Odstavec by pak měl stanovit, jaké typy změn mohou být schváleny interně a jaké jsou schvalovací postupy.)

1.3 Použití a záznamy o zachování letové způsobilosti, odpovědnosti, uchování, přístup

a) Záznam letových hodin, letových cyklů, přistání atd.

(Zaznamenávání letových hodin draku, motoru a vrtule a souvisejících letových cyklů a/nebo přistání a jakýchkoli jiných schválených jednotek spotřeby provozní doby je nezbytné pro plánování úkolů údržby. Tento odstavec by měl vysvětlovat způsob přístupu CAMO k aktuálním údajům o letových hodinách a souvisejících letových cyklech a/nebo přistáních a jakýchkoli jiných schválených jednotkách spotřeby provozní doby draku letadla, motoru a vrtule a jak jsou zpracovávány prostřednictvím CAMO.)

c) Development

(1) Sources

(This paragraph should explain what are the sources (MRB report, MPD, Maintenance Manual, etc.) used for the development of the AMP(s).)

(2) Responsibilities

(This paragraph should explain who is responsible for the development of the AMP(s).)

(3) AMP amendments

(This paragraph should demonstrate that there is a system for ensuring the continuing validity of the AMP. Particularly, it should show how any relevant information is used to update the AMP. This should include, as applicable, MRB report revisions, consequences of modifications, manufacturers and NMAA recommendations, in-service experience, and reliability reports.)

(4) Acceptance by the NMAA

(This paragraph should explain who is responsible for the submission of the AMP to the NMAA and what the procedure to follow is. This should in particular address the issue of the NMAA approval for variation to maintenance periods. This may include, if agreed by the NMAA, the possibility for the CAMO to internally approve certain changes. The paragraph should then specify what types of changes can be internally approved and what the approval procedures are.)

1.3 Usage and continuing airworthiness records, responsibilities, retention, access

a) Flying hours, flight cycles, landings etc. recording

(The recording of airframe, engine and propeller flying hours and associated flight cycles and/or landings and any other approved service life consumption units. is essential for the planning of maintenance tasks. This paragraph should explain how the CAMO has access to the current information on airframe, engine and propeller flying hours and associated flight cycles and/or landings and any other approved service life consumption units and how they are processed through the CAMO.)

b) Záznamy

(Tento odstavec by měl podrobně uvést druh dokumentů, které je nutné uchovávat, a požadavky na dobu uchovávání pro každý z nich. To lze poskytnout pomocí tabulky nebo řady tabulek, které by zahrnovaly následující:

- Druh dokumentu (v případě potřeby),
- Název dokumentu,
- Lhůta uchovávání,
- Osoba odpovědná za uchovávání,
- Místo uchovávání.)

c) Ochrana záznamů

(Tento odstavec by měl stanovit způsoby ochrany záznamů před poškozením, pozměněním, krádeží a zabezpečení čitelnosti a přístupnosti záznamů po celou dobu uchovávání. Měly by být stanoveny zvláštní postupy, které zaručí, že záznamy nebudou během doby uchovávání pozměněny (zejména u počítačových záznamů).)

d) Převod záznamů o zachování letové způsobilosti

(Tento odstavec by měl stanovit postup pro převod záznamů jiné CAMO. Zejména by mělo být stanoveno, které záznamy musí být převedeny a kdo je (v případě potřeby) odpovědný za koordinaci převodu.)

1.4 Provádění a řízení AD

(Tento odstavec by měl předvést, že existuje komplexní systém pro řízení AD a provozních příkazů s dopadem na zachování letové způsobilosti. Tento odstavec může obsahovat tyto pododstavce:)

a) Informace o AD

(Tento odstavec by měl vysvětlit, jaké jsou zdroje AD a provozních příkazů s dopadem na zachování letové způsobilosti a kdo v CAMO je obdržel.)

b) Rozhodnutí o AD

(Tento odstavec by měl vysvětlit, jak a kým jsou informace v AD a provozních příkazech

b) Records

(This paragraph should give in detail the type of documents that are required to be recorded and what are the recording period requirements for each of them. This can be provided by a table or series of tables that would include the following:

- Type of document (if necessary),
- Name of document,
- Retention period,
- Responsible person for retention,
- Place of retention.)

c) Preservation of records

(This paragraph should set out the means provided to protect the records from damage, alteration and theft and that the records remain readable and accessible for the duration of the storage period. Specific procedures should be set out to guarantee that the records will not be altered during the retention period (especially for computer records).)

d) Transfer of continuing airworthiness records

(This paragraph should set out the procedure for the transfer of records to another CAMO. In particular, it should specify which records have to be transferred and who is responsible for the coordination (if necessary) of the transfer.)

1.4 Accomplishment and control of Airworthiness Directives (ADs)

(This paragraph should demonstrate that there is a comprehensive system for the management of ADs and operational directives with a continuing airworthiness impact. This paragraph may include the following Sub-paragraphs:)

a) AD information

(This paragraph should explain what are the sources of the ADs and operational directives with a continuing airworthiness impact and who receives them in the CAMO.)

b) AD decision

(This paragraph should explain how and by whom the information in ADs and operational

s dopadem na zachování letové způsobilosti analyzovány, a jaký druh informací se poskytuje smluvním AMO / AMO se stanoveným úkolem, aby bylo možné plánovat a provádět AD. To by mělo podle potřeby zahrnovat zvláštní postup pro řízení nouzových AD (nebo rovnocenných dokumentů.)

c) Řízení AD

(Tento odstavec by měl uvádět, jak CAMO zajišťuje provedení všech příslušných AD a jejich provedení ve stanovené lhůtě. To by mělo zahrnovat systém uzavřené smyčky, který umožňuje ověřit, zda pro každý nový nebo revidovaný AD a pro každé letadlo:

- AD není použitelný nebo,
- pokud je AD použitelný:
 - AD ještě není proveden, ale lhůta není překročena; nebo
 - AD je proveden a jsou identifikovány a provedeny všechny opakující se prohlídky.

Může se jednat o nepřetržitý proces nebo může být založen na plánovaných kontrolách.)

1.5 Analýza účinnosti AMP

(Tento odstavec by měl předvést, jaké nástroje se používají k analýze účinnosti AMP, jako jsou:

- zprávy pilotů (včetně návratu na místo odletu kvůli závadě atd.),
- spotřeba náhradních dílů,
- opakované technické události a závady,
- analýza technických prodlení (prostřednictvím statistik, je-li to použitelné),
- analýza technických mimořádných událostí / nehod (prostřednictvím statistik, je-li to použitelné),
- atd.

Odstavec by měl rovněž uvádět, kým a jak jsou tyto údaje analyzovány, jaký je rozhodovací proces pro přijetí opatření a jaký druh opatření je možné přijmout. To může zahrnovat:

- změnu AMP,
- změnu postupů údržby nebo provozních

directives with a continuing airworthiness impact is analysed and what kind of information is provided to the contracted/tasked EMAR 145 AMOs in order to plan and to perform the AD. This should as necessary include a specific procedure for emergency Airworthiness Directives (or equivalent) management)

c) AD control

(This paragraph should specify how the CAMO ensures that all the applicable ADs are performed and that they are performed on time. This should include a closed-loop system that allows for the verification that for each new or revised AD and for each aircraft:

- the AD is not applicable or,
- if the AD is applicable:
 - the AD is not yet performed but the time limit is not overdue; or
 - the AD is performed, and any repetitive inspections are identified and performed.

This may be a continuous process or may be based on scheduled reviews.)

1.5 Analysis of the effectiveness of the AMP

(This paragraph should show what tools are used in order to analyse the effectiveness of the AMP, such as:

- pilot reports (including air turn-backs, etc.),
- spares consumption,
- repetitive technical occurrence and defects,
- technical delays analysis (through statistics if relevant),
- technical incidents/accidents analysis (through statistics if relevant),
- etc.

The paragraph should also indicate by whom and how this data is analysed, what is the decision process to take action and what kind of action could be taken. This may include:

- amendment of the AMP,
- amendment of maintenance or operational

postupů,

- atd.)

1.6 Zásady provádění nepovinných modifikací

(Tento odstavec by měl uvádět, jak jsou informace o nepovinných modifikacích zpracovávány prostřednictvím CAMO, kdo je odpovědný za posouzení potřeb organizace, která provozuje letadlo, a provozních zkušeností, jaká jsou hlavní kritéria pro rozhodování a kdo přijímá rozhodnutí o provedení či neprovedení nepovinné modifikace.)

1.7 Normy pro významné opravy a modifikace

(Tento odstavec by měl stanovit postup pro posouzení stavu schválení každé významné opravy nebo modifikace před jejím provedením. To bude zahrnovat posouzení potřeby NVLA nebo DOA podle ČOS 174005 (EMAR 21). Měl by rovněž identifikovat požadovaný typ schválení a postup, který je nutné dodržet, aby byla oprava nebo modifikace schválena NVLA nebo (M)TCH.)

1.8 Hlášení závad

a) Analýza

(Tento odstavec by měl vysvětlit, jak CAMO zpracovává zprávy o závadách, které poskytla smluvní AMO / AMO se stanoveným úkolem. Měla by být provedena analýza, která poskytne prvky pro činnosti, jako je vývoj AMP a zásady nepovinných modifikací.)

b) Kooperace s MTCH a NVLA

(Pokud zpráva o závadě ukazuje, že k takové závadě pravděpodobně dojde u jiného letadla, měla by být navázána kooperace s (M)TCH a NVLA, aby mohly přijmout veškerá nezbytná opatření.)

c) Zásady pro odložené závady

(Závady, jako jsou praskliny a konstrukční závady, nejsou v MEL a CDL řešeny. V některých případech však může být nezbytné odstranění závady odložit. Tento odstavec by měl stanovit postup, který je nutné dodržet, aby bylo zajištěno, že odklad jakékoli závady nepovede k žádným bezpečnostním obavám. To bude zahrnovat

procedures,

- etc.)

1.6 Non-mandatory modification embodiment policy

(This paragraph should specify how the information on non-mandatory modifications is processed through the CAMO, who is responsible for their assessment against the Operating Organisation's need and operational experience, what are the main criteria for decisions to be made and who takes the decision of implementing (or not) a nonmandatory modification.)

1.7 Major repair and modification standards

(This paragraph should set out a procedure for the assessment of the approval status of any major repair or modification before embodiment. This will include the assessment of the need of an NMAA or EMAR 21 Design Organisation Approval (DOA). It should also identify the type of approval required and the procedure to follow to have a repair or modification approved by the NMAA or by the (Military) Type Certificate Holder (MTCH).)

1.8 Defect reports

a) Analysis

(This paragraph should explain how the defect reports provided by the contracted/tasked EMAR 145 AMOs are processed by the CAMO. Analysis should be conducted in order to give elements to activities such as AMP evolution and non-mandatory modification policy.)

b) Liaison with MTCH and the NMAA

(Where a defect report shows that such defect is likely to occur to other aircraft, a liaison should be established with the (M)TCH and the NMAA, so that they may take all the necessary action.)

c) Deferred defect policy

(Defects such as cracks and structural defects are not addressed in the MEL and CDL. However, it may be necessary in certain cases to defer the rectification of a defect. This paragraph should establish the procedure to be followed in order to be sure that the deferment of any defect will not lead to any safety concern. This will include

odpovídající kooperaci s (M)TCH.)

1.9 Technická činnost

(Tam, kde je to použitelné, měl by tento odstavec identifikovat rozsah technické činnosti CAMO ve vztahu ke schvalování modifikací a oprav. Měl by být stanoven postup pro vypracování a předložení návrhu modifikace/opravy ke schválení NVLA/MTCH a obsahovat odkaz na použitou podpůrnou dokumentaci a formuláře. Před předložením návrhu by měla být identifikována osoba odpovědná za přijetí návrhu NVLA/MTCH.)

Má-li CAMO schopnosti (M)DOA podle ČOS 174005 (EMAR 21), mělo by to být uvedeno zde a měly by být uvedeny příslušné příručky.)

1.10 Programy spolehlivosti

(Tento odstavec by měl vysvětlit řízení všech programů spolehlivosti. Měl by se zabývat alespoň těmito body:

- rozsah a zaměření programů spolehlivosti,
- zvláštní organizační struktura, povinnosti a odpovědnosti,
- stanovení údajů o spolehlivosti,
- analýza údajů o spolehlivosti,
- systém nápravných opatření (změna AMP),
- plánované kontroly (schůzky ke spolehlivosti, účast NVLA.)

(Tento odstavec může být v případě potřeby rozdělen takto:

- a) Drak
- b) Pohon
- c) Letadlové celky)

1.11 Předletové prohlídky

(Tento odstavec by měl ukázat, jak jsou rozsah a stanovení předletové prohlídky podle bodu AMC M.A.301(a)1 (obvykle prováděné letovou posádkou) udržovány v souladu s rozsahem údržby prováděné smluvní AMO / AMO se stanoveným úkolem. Měl by ukázat, jak je vývoj obsahu předletové prohlídky a AMP koherentní.)

(Následující odstavce nevyžadují vysvětlení.

appropriate liaison with the (M)TCH.)

1.9 Engineering activity

(Where applicable, this paragraph should identify the scope of the CAMO's engineering activity in terms of approval of modification and repairs. It should set out a procedure for developing and submitting a modification/repair design for approval to the NMAA/MTCH and include reference to the supporting documentation and forms used. It should identify the person in charge of accepting the design before submission to the NMAA/MTCH.)

Where the CAMO has a (M)DOA capability under EMAR 21, it should be indicated here and the related manuals should be referred to.)

1.10 Reliability programmes

(This paragraph should explain the management of any reliability programme(s). It should at least address the following:

- extent and scope of the reliability programmes,
- specific organisational structure, duties and responsibilities,
- establishment of reliability data,
- analysis of the reliability data,
- corrective action system (AMP amendment),
- scheduled reviews (reliability meetings, the participation of the NMAA.)

(This paragraph may, where necessary, be subdivided as follows:

- a) Airframe
- b) Propulsion
- c) Component)

1.11 Pre-flight inspections

(This paragraph should show how the scope and definition of the AMC EMAR M.A.301(a)1 pre-flight inspections (usually performed by the aircrew) are kept consistent with the scope of the maintenance performed by the contracted/tasked EMAR 145 AMOs. It should show how the evolution of the pre-flight inspection content and the AMP remains coherent.)

(The following paragraphs are self-

Ačkoli tyto činnosti obvykle nejsou prováděny personálem zachování letové způsobilosti, byly zde tyto odstavce uvedeny, aby bylo zajištěno, že související postupy jsou v souladu s postupy činnosti zachování letové způsobilosti.)

- a) Příprava letadla k letu
- b) Funkce manipulace na zemi
- c) Nakládka nákladu a zavazadel
- d) Řízení doplňování paliva, množství/kvalita
- e) Řízení odstraňování sněhu, ledu, zbytků po odmrazování nebo po opatření proti námraze, znečištění prachem, pískem a solí podle schválené normy.

1.12 Vážení letadla

(V tomto odstavci by mělo být uvedeno, v jakých případech by mělo být letadlo zváženo (například po významné modifikaci kvůli hmotnosti a vyvážení, provozní požadavky atd.), kdo jej provádí, jaký postup se používá, kdo vypočítá novou hmotnost a vyvážení a jak se výsledky postupují CAMO.)

1.13 Postupy kontrolního letu po údržbě

(Kritéria pro provedení kontrolního letu po údržbě jsou obvykle zahrnuta v AMP. Tento odstavec by měl vysvětlit, jak je stanoven postup kontrolního letu po údržbě pro splnění zamýšleného účelu (například po základní kontrole údržby, po demontáži nebo instalaci motoru nebo demontáži/montáži řídicích ploch atd.), a schvalovací postupy k povolení takového kontrolního letu po údržbě.)

ČÁST 2 SYSTÉM KVALITY

2.1 Zásady kvality pro zachování letové způsobilosti, plán kvality a postup auditu kvality

- a) Zásady kvality pro zachování letové způsobilosti

(Tento odstavec by měl obsahovat formální prohlášení o zásadách kvality. To by mělo stanovit závazek k tomu, čeho má systém kvality dosáhnout. Měl by zahrnovat přinejmenším sledování shody s ČOS 174008 (EMAR M) a jakékoli další normy stanovené CAMO.)

- b) Plán kvality

explanatory. Although these activities are normally not performed by continuing airworthiness personnel, these paragraphs have been placed here in order to ensure that the related procedures are consistent with the continuing airworthiness activity procedures.)

- a) Preparation of aircraft for flight
- b) Ground handling function
- c) Cargo and Baggage loading
- d) Control of refuelling, Quantity/Quality
- e) Control of snow, ice, residues from de-icing or anti-icing operations, dust/sand/salt contamination to an approved standard.

1.12 Aircraft weighing

(This paragraph should state on which occasions an aircraft should be weighed (for instance after a major modification because of weight and balance, operational requirements, etc.) who performs it, which procedure is used, who calculates the new weight and balance and how the results are processed into the CAMO.)

1.13 Maintenance check flight procedures

(The criteria for performing a maintenance check flight are normally included in the AMP. This paragraph should explain how the maintenance check flight procedure is established in order to meet its intended purpose (for instance after a base maintenance check, after engine or flight control removal or installation, etc.), and the release procedures to authorise such a maintenance check flight.)

PART 2 QUALITY SYSTEM

2.1 Continuing airworthiness quality policy, quality plan and quality audit procedure

- a) Continuing airworthiness quality policy

(This paragraph should include a formal Quality Policy statement. This should provide a commitment on what the Quality System is intended to achieve. It should include, as a minimum, monitoring compliance with EMAR M and any additional standards specified by the CAMO.)

- b) Quality plan

(Tento odstavec by měl ukázat, jak je plán kvality sestaven. Plán kvality bude sestávat z plánu auditu kvality a namátkových kontrol, který by měl v určitém časovém období pokrývat všechny oblasti uvedené v ČOS 174008 (EMAR M). Proces plánování by však měl být také dynamický a měl by umožňovat zvláštní hodnocení, pokud jsou identifikovány trendy nebo obavy. V případě uzavírání smluv / stanovování úkolů neschváleným organizacím by se měl tento odstavec rovněž zabývat plánováním auditu neschválených organizací ve stejné frekvenci jako zbytek CAMO.)

c) Postup auditu kvality

(Audit kvality je klíčovým prvkem systému kvality. Postup auditu kvality by proto měl být dostatečně podrobný, aby se zabýval všemi kroky auditu, od přípravy až po závěr, a předvedl formát zprávy o auditu (např. odkazem na odstavec 5.1 „Vzorové dokumenty“), a vysvětlit postupy pro distribuci zpráv o auditu v rámci organizace (např. zapojení manažera kvality, odpovědného vedoucího, vedoucího zachování letové způsobilosti atd.).)

d) Postup nápravné činnosti po auditu kvality

(Tento odstavec by měl vysvětlit, jaký systém je zaveden, aby bylo zajištěno, že je identifikována kořenová příčina jakýchkoli nálezů, že nápravná opatření jsou prováděna včas a že výsledek nápravného opatření splňuje zamýšlený účel. Pokud se například tento systém skládá z pravidelných kontrol nápravných opatření, měly by být uvedeny instrukce, jak by se tyto kontroly měly provádět a co by mělo být hodnoceno.)

2.2 Sledování činností řízení zachování letové způsobilosti

(Tento odstavec by měl stanovit postup pro pravidelné kontroly činností personálu řízení údržby a způsobu, jakým plní své odpovědnosti, jak jsou stanoveny v části 0. Měl by rovněž stanovit postup pro pravidelné kontroly činností vykonávaných na základě smluvních / úkolem stanovených činností řízení zachování letové způsobilosti (příloha II k bodu AMC M.A.201(h)1).)

(This paragraph should show how the quality plan is established. The quality plan will consist of a quality audit and sampling schedule that should cover all the areas specific to EMAR M in a definite period of time. However, the scheduling process should also be dynamic and allow for special evaluations when trends or concerns are identified. In the case of contracting/tasking of non-approved organisations, this paragraph should also address the planning of the auditing of non-approved organisations at the same frequency as the rest of the CAMO.)

c) Quality audit procedure

(The quality audit is a key element of the quality system. Therefore, the quality audit procedure should be sufficiently detailed to address all the steps of an audit, from the preparation to the conclusion, show the audit report format (e.g. by reference to paragraph 5.1 'Sample documents'), and explain the procedures for the distribution of audit reports within the organisation (e.g. involvement of the Quality Manager, Accountable Manager, Continuing Airworthiness Manager, etc.).)

d) Quality audit remedial action procedure

(This paragraph should explain what system is put in place in order to ensure that the root cause of any findings is identified, corrective actions are implemented on time and that the result of the corrective action meets the intended purpose. For instance, where this system consists of periodical corrective action reviews, instructions should be given on how such reviews should be conducted and what should be evaluated.)

2.2 Monitoring of continuing airworthiness management activities

(This paragraph should set out a procedure to periodically review the activities of the maintenance management personnel and how they fulfil their responsibilities, as defined in Part 0. It should also set out a procedure to periodically review the activities of the contracted/tasked continuing airworthiness management activities (Appendix II to AMC EMAR M.A.201(h)1 refers).)

2.3 Sledování účinnosti AMP

(Tento odstavec by měl stanovit postup pravidelné kontroly, zda je účinnost AMP skutečně analyzována, jak je stanoveno v části 1.)

2.4 Sledování, zda veškerou údržbu provádí příslušná AMO

(Tento odstavec by měl stanovit postup pro pravidelné kontroly toho, zda schválení smluvních AMO / AMO se stanoveným úkolem je odpovídající údržbě prováděné na letadle organizace, která provozuje letadlo. To může zahrnovat zpětnou vazbu od jakékoli smluvní organizace / organizace se stanoveným úkolem o všech platných nebo zamýšlených změnách, aby bylo zajištěno, že systém údržby zůstane v platnosti, a aby byly předvídaný veškeré nezbytné změny v dohodách o údržbě.

V případě potřeby lze postup rozdělit takto:

- a) Údržba letadla
- b) Motory
- c) Letadlové celky)

2.5 Sledování toho, zda je veškerá smluvní / úkolem stanovená údržba prováděna v souladu se smlouvou / stanoveným úkolem, včetně organizací údržby, které nejsou schváleny podle ČOS 174004 (EMAR 145) a které používá dodavatel údržby / organizace údržby se stanoveným úkolem

(Tento odstavec by měl stanovit postup pro pravidelné kontroly, zda je personál CAMO přesvědčen o tom, že veškerá smluvní / úkolem stanovená údržba je prováděna v souladu se smlouvou / stanoveným úkolem. To může zahrnovat postup, který zajistí, aby systém umožňoval veškerému personálu, zapojenému do smlouvy / stanoveného úkolu (včetně personálu AMO a neschválených organizací, se kterými uzavřou smlouvu / stanoví úkol) být seznámen s podmínkami každé smlouvy / stanoveného úkolu a že pro každou změnu smlouvy / stanoveného úkolu jsou příslušné informace distribuovány v rámci AMO a jejich smluvních organizací /

2.3 Monitoring of the effectiveness of the AMP(s)

(This paragraph should set out a procedure to periodically review that the effectiveness of the AMP(s) is/are actually analysed as defined in Part 1.)

2.4 Monitoring that all maintenance is carried out by an appropriate EMAR 145 Approved Maintenance Organisation (AMO)

(This paragraph should set out a procedure to periodically review that the approval of the contracted/tasked EMAR 145 AMOs are relevant for the maintenance being performed on the Operating Organisation's aircraft. This may include feedback information from any contracted/tasked organisation on any actual or contemplated amendment, in order to ensure that the maintenance system remains valid and to anticipate any necessary change in the maintenance agreements.

If necessary, the procedure may be subdivided as follows:

- a) Aircraft maintenance
- b) Engines
- c) Components)

2.5 Monitoring that all contracted/tasked maintenance is carried out in accordance with the contract/tasking, including maintenance organisations not approved to EMAR 145 used by the maintenance contractor/tasked organisation

(This paragraph should set out a procedure to periodically review that the CAMO personnel are satisfied that all contracted/tasked maintenance is carried out in accordance with the contract/tasking. This may include a procedure to ensure that the system allows all the personnel involved in the contract/tasking (including the EMAR 145 AMO personnel and any non-approved organisations they contract/task) to be acquainted with the terms of the contract/tasking and that, for any contract/tasking amendment, relevant information is dispatched in the EMAR 145 AMO and at their contracted/tasked organisation(s).)

organizací se stanoveným úkolem.)

2.6 Personál auditu kvality

(Tento odstavec by měl stanovit požadované normy výcviku a kvalifikace auditorů. Pokud jednotlivec není auditorem na plný úvazek, mělo by být zdůrazněno, že tato osoba se nesmí přímo podílet na činnosti, u které provádí audit.)

ČÁST 3 SMLUVNÍ / ÚKOLEM STANOVENÁ ÚDRŽBA

3.1 Postup výběru dodavatele údržby / organizace údržby se stanoveným úkolem

(Tento odstavec by měl vysvětlovat, jak CAMO vybere AMO. Výběr by neměl být omezen na ověření, zda je AMO řádně schválena pro typ/model/řadu letadel, ale také na to, že má kapacitu a zdroje k provedení požadované údržby. Tento výběrový postup by měl přednostně zahrnovat proces kontroly smluv / stanovených úkolů, aby se zajistilo, že:

- smlouva / stanovený úkol je komplexní, nic není vynecháno a nejsou nejasné oblasti,
- každý, kdo se podílí na plnění smlouvy / stanoveného úkolu (jak v CAMO, tak v AMO), souhlasí s podmínkami smlouvy / stanoveného úkolu a plně rozumí své odpovědnosti,
- že jsou jasně identifikovány funkční odpovědnosti všech stran.)

3.2 Audit kvality letadla

(Tento odstavec by měl stanovit postup provádění auditu kvality letadla podle bodu M.A.706(k) ČOS 174008 (EMAR M). Měl by stanovit rozdíly mezi kontrolou letové způsobilosti a auditem kvality. Tento postup může zahrnovat:

- shodu se schválenými postupy;
- provádění veškeré smluvní / úkolem stanovené údržby v souladu se smlouvou / stanoveným úkolem;
- trvalou shodu s ČOS 174008 (EMAR M).)

ČÁST 4 POSTUPY KONTROLY LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI (JE-LI TO POUŽITELNÉ)

4.1 Osoby kontrolující letovou způsobilost

(Tento odstavec by měl stanovit pracovní

2.6 Quality audit personnel

(This paragraph should establish the required training and qualification standards of auditors. Where an individual is not a full-time auditor, it should be emphasized that this person must not be directly involved in the activity he/she audits.)

PART 3 CONTRACTED/TASKED MAINTENANCE

3.1 Maintenance contractor/tasked organisation selection procedure

(This paragraph should explain how an EMAR 145 AMO is selected by the CAMO. Selection should not be limited to the verification that the EMAR 145 AMO is appropriately approved for the type/model/series of aircraft, but also that the EMAR 145 AMO has the capacity and resources to undertake the required maintenance. This selection procedure should preferably include a contract/tasking review process in order to ensure that:

- the contract/tasking is comprehensive and that no gap or unclear area remains,
- everyone involved in the contract/tasking (both at the CAMO and at the EMAR 145 AMO) agrees with the terms of the contract/tasking and fully understand their responsibility,
- that functional responsibilities of all parties are clearly identified.)

3.2 Quality audit of aircraft

(This paragraph should set out the procedure when performing an EMAR M.A.706(k) quality audit of an aircraft. It should set out the differences between an airworthiness review and a quality audit. This procedure may include:

- compliance with approved procedures;
- contracted/tasked maintenance is carried out in accordance with the contract/tasking;
- continued compliance with EMAR M.)

PART 4 AIRWORTHINESS REVIEW PROCEDURES (IF APPLICABLE)

4.1 Airworthiness review staff

(This paragraph should establish the working

postupy pro posuzování osob kontrolujících letovou způsobilost. Posouzení se týká zkušeností, kvalifikace, výcviku atd. Měl by být uveden popis vydávání oprávnění osobám kontrolujícím letovou způsobilost a způsobu vedení záznamů.)

4.2 Kontrola záznamů o letadle

(Tento odstavec by měl podrobně popisovat záznamy o letadle, které musí být zkontrolovány během kontroly letové způsobilosti. Je nutné popsat úroveň podrobností a počet záznamů, které by měly být zkontrolovány během namátkové kontroly.)

4.3 Fyzická prohlídka

(Tento odstavec by měl popisovat, jak je nutné provést fyzickou prohlídku letadla. Měl by obsahovat seznam témat, která je nutné zkontrolovat, fyzické oblasti letadla, které musí být prohlédnuty, dokumenty na palubě letadla, které je nutné zkontrolovat atd.)

4.4 Není k dispozici

4.5 Doporučení pro NVLA k vydání MARC

(Tento odstavec by měl stanovit komunikační postupy s NMAA v případě doporučení pro vydání MARC. Kromě toho by měl být popsán obsah doporučení.)

4.6 Vydání MARC

(Tento odstavec by měl stanovit postupy pro vydání MARC. Měl by se zabývat uchováním záznamů, distribucí kopií MARC atd. Tento postup by měl zajistit, že MARC je vydáno až po řádném provedení kontroly letové způsobilosti.)

4.7 Záznamy kontroly letové způsobilosti, odpovědnosti, uchovávání a přístup

(Tento odstavec by měl popisovat způsob vedení záznamů, doby uchovávání záznamů, místo, kde jsou záznamy uchovávány, přístup k záznamům a odpovědnosti.)

4.8 Prodloužení MARC

(Tento odstavec by měl popisovat postup použitý k prodloužení MARC (viz bod M.A.901(f) ČOS 174008 (EMAR M)). Měl by

procedures for the assessment of the airworthiness review staff. The assessment addresses experience, qualification, training etc. A description should be given regarding the issuance of authorisations for the airworthiness review staff and how records are kept and maintained.)

4.2 Review of aircraft records

(This paragraph should describe in detail the aircraft records that are required to be reviewed during the airworthiness review. The level of detail that needs to be reviewed and the number of records that need to be reviewed during a sample check should be described.)

4.3 Physical survey

(This paragraph should describe how the aircraft physical survey needs to be performed. It should list the topics that need to be reviewed, the physical areas of the aircraft to be inspected, which documents onboard the aircraft that need to be reviewed, etc.)

4.4 Not Applicable

4.5 Recommendations to the NMAA for the issue of a MARC

(This paragraph should stipulate the communication procedures with the NMAA in the case of a recommendation for the issuance of a MARC. In addition, the content of the recommendation should be described.)

4.6 Issuance of a MARC

(This paragraph should set out the procedures for the issuance of a MARC. It should address record keeping, distribution of the MARC copies etc. This procedure should ensure that only after an airworthiness review that has been properly carried out, a MARC will be issued.)

4.7 Airworthiness review records, responsibilities, retention and access

(This paragraph should describe how records are kept, the periods of record keeping, location where the records are being stored, access to the records and responsibilities.)

4.8 Extension of a MARC

(This paragraph should describe the procedure used to extend a MARC (EMAR M.A.901(f) refers). It should address record

se zabývat uchováváním, evidencí, distribucí kopiemi MARC atd.)

ČÁST 4B NENÍ K DISPOZICI

ČÁST 5 PŘÍLOHY

5.1 Vzorové dokumenty

(Odstavec nevyžaduje vysvětlení)

5.2 Seznam osob kontrolujících letovou způsobilost

(Odstavec nevyžaduje vysvětlení)

5.3 Seznam dodavatelů / organizací se stanoveným úkolem podle bodu AMC M.A.711(h)1 a bodu M.A.711(a)3 ČOS 174008 (EMAR M).

(Odstavec nevyžaduje vysvětlení. Navíc by mělo být stanoveno, že seznam by měl být pravidelně kontrolován.)

5.4 Seznam smluvních AMO / AMO se stanoveným úkolem

(Odstavec nevyžaduje vysvětlení. Navíc by mělo být stanoveno, že seznam by měl být pravidelně kontrolován.)

5.5 Kopie smluv / stanovených úkolů pro smluvní / úkolem stanovené činnosti (příloha II k bodu AMC EMAR M.A.201(h)1)

(Odstavec nevyžaduje vysvětlení)

5.6 Kopie smluv / stanovených úkolů s AMO

(Odstavec nevyžaduje vysvětlení)

5.7 Seznam organizací, které provozují letadla, a kterým organizace zajišťuje řízení zachování letové způsobilosti letadla podle bodu M.A.706(k) ČOS 174008 (EMAR M)

(Odstavec nevyžaduje vysvětlení)

5.8 Kopie ujednání o zachování letové způsobilosti s organizacemi, které provozují letadla, podle bodu AMC M.A.201(k)

(Odstavec nevyžaduje vysvětlení)

keeping, distribution of MARC copies etc.)

PART 4B NOT APPLICABLE

PART 5 APPENDICES

5.1 Sample documents

(A self-explanatory paragraph)

5.2 List of airworthiness review staff

(A self-explanatory paragraph)

5.3 List of contractors/tasked organisations as per AMC EMAR M.A.201(h)1 and EMAR M.A.711(a)3.

(A self-explanatory paragraph. In addition, it should set out that the list should be periodically reviewed.)

5.4 List of contracted/tasked EMAR 145 AMOs

(A self-explanatory paragraph. In addition, it should set out that the list should be periodically reviewed.)

5.5 Copy of contracts/taskings for contracted/tasked work (Appendix II to AMC EMAR M.A.201(h)1)

(A self-explanatory paragraph)

5.6 Copy of contracts/taskings with EMAR 145 AMOs

(A self-explanatory paragraph)

5.7 List of Operating Organisations to whom the CAMO provides the management of the continuing airworthiness of the aircraft as per EMAR M.A.201(k)

(A self-explanatory paragraph)

5.8 Copy of continuing airworthiness arrangements with Operating Organisations as per AMC EMAR M.A.201(k)

(A self-explanatory paragraph)

ČOS 174018
1. vydání

Příloha VI k AMC M.B.602(f):
NENÍ K DISPOZICI

Appendix VI to AMC M.B.602(f):
NOT APPLICABLE

**Příloha VII k AMC M.B.702(f) a M.B.704(b)
ČOS 174008 (EMAR M): Formulář 13
EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms
document)**

**Appendix VII to AMC M.B.702(f) and
M.B.704(b): EMAR Form 13**

Formulář 13 EMAR ČOS 174010 (EMAR
Forms document) je obsažen v ČOS 174010
(EMAR Forms document).

EMAR Form 13 is contained in the EMAR
Forms document.

ČOS 174018
1. vydání

Příloha VIII k AMC M.A.616:
NENÍ K DISPOZICI

Appendix VIII to AMC M.A.616:
NOT APPLICABLE

**Příloha IX k AMC M.A.702: Formulář 2
EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms
document)**

Formulář 2 EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms document) je obsažen v ČOS 174010 (EMAR Forms document).

**Appendix IX to AMC M.A.702: EMAR
Form 2**

EMAR Form 2 is contained in the EMAR Forms document.

ČOS 174018
1. vydání

**Příloha X k AMC M.A.702(a): Formulář 4
EMAR ČOS 174010 (EMAR Forms
document)**

Formulář 4 EMAR ČOS 174010 (EMAR
Forms document) je obsažen v ČOS 174010
(EMAR Forms document).

**Appendix X to AMC M.A.702(a): EMAR
Form 4**

EMAR Form 4 is contained in the EMAR
Forms document.

Příloha XI k AMC M.A.708(c): Smluvní / úkolem stanovená údržba

1. Smlouvy o údržbě / stanovení údržby úkolem

Následující odstavce nemají za cíl poskytnout standardní smlouvu o údržbě / dokument o stanovení údržby úkolem, ale poskytnout seznam hlavních bodů, které by měly být, pokud je to použitelné, řešeny ve smlouvě o údržbě / stanovení údržby úkolem mezi organizací, která provozuje letadlo / CAMO a AMO. Následující odstavce se týkají pouze technických záležitostí a netýkají se záležitostí, jako jsou náklady, prodlevy, záruky atd.

Je-li údržba smluvně zadána nebo úkolem stanovená více než jedné AMO (například údržba letadla X a údržba motoru Y), měla by být pozornost věnována konzistentnosti různých smluv o údržbě / stanovených úkolech údržby.

Smlouva o údržbě / stanovení údržby úkolem obvykle není určeno k tomu, aby personálu poskytovalo odpovídající podrobné pracovní instrukce (a není jako taková obvykle distribuováno). V souladu s tím by v rámci CAMO a AMO měla být stanovena organizační odpovědnost, postupy a procedury k vyhovujícím zajištěním těchto funkcí tak, aby byla každá zúčastněná osoba informována o své odpovědnosti a o platných postupech. Tyto postupy a procedury mohou být zahrnuty/připojeny ke CAME nebo k MOE AMO nebo umístěny v samostatných postupech. Postupy by měly vždy odrážet podmínky smlouvy / stanoveného úkolu.

Poznámka: V případě, že organizace, která provozuje letadlo, uzavře smlouvu / stanoví úkol AMO prostřednictvím CAMO (v souladu s bodem M.A.201(h)2 a M.A.201(k) ČOS 174008 (EMAR M)), je důležité, aby všechny organizace plně porozuměly svým odpovědnostem za zachování letové způsobilosti provozovaného letadla. Text v této příloze by měl být odpovídajícím způsobem změněn, aby bylo zajištěno, že rozdělení odpovědností je popsáno srozumitelně.

Appendix XI to AMC to EMAR M.A.708(c): Contracted/Tasked Maintenance

1. Maintenance contracts/tasking

The following paragraphs are not intended to provide a standard maintenance contract/tasking document but to provide a list of the main points that should be addressed, when applicable, in a maintenance contract/tasking between an Operating Organisation/CAMO and an EMAR 145 AMO. The following paragraphs only address technical matters and exclude matters such as costs, delay, warranty, etc.

When maintenance is contracted/tasked to more than one EMAR 145 AMO (for example aircraft base maintenance to X and engine maintenance to Y), attention should be paid to the consistency of the different maintenance contracts/taskings.

A maintenance contract/tasking is not normally intended to provide appropriate detailed work instruction to the personnel (and is not normally distributed as such). Accordingly, there should be established organisational responsibility, procedures and routines in the CAMO & EMAR 145 AMOs to take care of these functions in a satisfactory way such that any person involved is informed about his/her responsibility and the procedures which apply. These procedures and routines can be included/appended to the CAME and the EMAR 145 AMO's MOE or be located in separate procedures. Procedures and routines should always reflect the conditions of the contract/tasking.

Note: In the case where an Operating Organisation contracts/tasks an EMAR 145 AMO through a CAMO (in accordance with EMAR M.A.201(h)2 and EMAR M.A.201(k)), it is important that all organisations fully understand their responsibilities for the continuing airworthiness of the aircraft operated. The text in this Appendix should be modified accordingly to ensure that the allocation of responsibilities is clearly detailed.

2. Údržba letadel/motorů

Následující pododstavce mohou být přizpůsobeny smlouvě o údržbě / stanovenému úkolu údržby, který se vztahuje na základnovou údržbu letadla, traťovou údržbu letadla a údržbu motoru.

Údržba letadel zahrnuje také údržbu motorů a APU, pokud jsou zastavěny na letadle.

2.1. Rozsah práce

Druh údržby, kterou má provádět AMO, by měl být jednoznačně určen. V případě traťové a/nebo základnové údržby by měla smlouva / stanovený úkol určovat typ letadel a zahrnovat poznávací značky letadel.

V případě údržby motoru by měla smlouva / stanovený úkol určovat typ motoru.

2.2. Místa identifikovaná pro provádění údržby / držena osvědčení

Mělo by být uvedeno místo (místa), kde bude podle potřeby prováděna základnová údržba, traťová údržba nebo údržba motoru. Osvědčení o schválení, které má v držení AMO v místě (místech) údržby, by mělo být uvedeno ve smlouvě / stanovení úkolu. V případě potřeby může smlouva / stanovení úkolu řešit možnost provádět údržbu na jakémkoli místě, které je předmětem potřeby takové údržby, vyplývající buď z neprovozuschopnosti letadla, nebo z nutnosti zabezpečení příležitostné traťové údržby.

2.3. AMO uzavírající smlouvy / stanovující úkoly schváleným/neschváleným organizacím

Smlouva o údržbě / stanovení údržby úkolem by mělo stanovit, za jakých podmínek může AMO uzavírat smlouvy se třetí stranou (ať již je tato třetí strana schválena podle ČOS 174004 (EMAR 145) či nikoli). Přínejmenším by měla smlouva / stanovení úkolu odkazovat na bod 145.A.75 ČOS 174004 (EMAR 145). Další pokyny jsou uvedeny v bodě AMC 145.A.75 ČOS 174004 (EMAR 145). Navíc může CAMO požadovat, aby AMO před uzavřením smlouvy s třetí stranou získala souhlas organizace, která provozuje letadlo.

2. Aircraft/Engine maintenance

The following subparagraphs may be adapted to a maintenance contract/tasking that applies to aircraft base maintenance, aircraft line maintenance and engine maintenance.

Aircraft maintenance also includes the maintenance of the engines and APU while they are installed on the aircraft.

2.1. Scope of work

The type of maintenance to be performed by the EMAR 145 AMO should be specified unambiguously. In case of line and/or base maintenance, the contract/tasking should specify the aircraft type and include the aircrafts' registrations.

In case of engine maintenance, the contract/tasking should specify the engine type.

2.2. Locations identified for the performance of maintenance/ Certificates held

The place(s) where base, line or engine maintenance, as applicable, will be performed should be specified. The approval certificate held by the EMAR 145 AMO at the place(s) where the maintenance will be performed should be referred to in the contract/tasking. If necessary, the contract/tasking may address the possibility of performing maintenance 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.

2.3. EMAR 145 AMO contracting/tasking with approved/non-approved organisations

The maintenance contract/tasking should specify under which conditions the EMAR 145 AMO may contract tasks to a third party (whether this third party is EMAR 145 approved or not). At least the contract/tasking should make reference to EMAR 145.A.75. Additional guidance is provided by AMC EMAR 145.A.75. In addition the CAMO may require the EMAR 145 AMO to obtain the Operating Organisation's agreement before contracting to a third party. Access should be given to the Operating Organisation/CAMO to

Organizaci, která provozuje letadlo / CAMO by měl být umožněn přístup k jakýmkoli informacím (zejména informacím o sledování kvality) o dodavatelích AMO, kteří se podílejí na smlouvě / stanoveném úkolu.

2.4 AMP

Měl by být stanoven AMP, podle kterého se musí údržba provádět.

2.5 Sledování kvality

Podmínky smlouvy / stanoveného úkolu by proto měly zahrnovat ustanovení umožňující CAMO provádět dohled nad kvalitou (včetně auditů) u AMO. Smlouva o údržbě / stanovení údržby úkolem by mělo stanovit, jak budou výsledky dohledu nad kvalitou brány v úvahu AMO (viz také odstavec 2.22. „Výměna informací“)

2.6 Zapojení NVLA

V PŘÍPADĚ POTŘEBY BUDE DOPLNĚNO POZDĚJI.

2.7 Údaje o letové způsobilosti

Měly by být uvedeny údaje o letové způsobilosti používané pro účely této smlouvy / stanovení úkolu. To může mimo jiné zahrnovat:

- AMP,
- AD,
- provozní příkazy s vlivem na zachování letové způsobilosti,
- SB (nebo rovnocenné národní dokumenty),
- údaje o významných opravách/modifikacích,
- AMM,
- IPC letadla,
- elektrická schémata,
- příručka pro odstraňování závad,
- MEL (je-li k dispozici),
- CDL (je-li k dispozici),
- příručka k obsluze,
- AFM,
- příručka pro údržbu motoru,
- příručka pro generální opravu motoru.

any information (especially the quality monitoring information) about the EMAR 145 AMO's contractors involved in the contract/tasking.

2.4. Aircraft Maintenance Programme

The AMP under which the maintenance has to be performed should be specified.

2.5. Quality monitoring

The terms of the contract/tasking should include a provision allowing the CAMO to perform a quality surveillance (including audits) upon the EMAR 145 AMO. The maintenance contract/tasking should specify how the results of the quality surveillance are taken into account by the EMAR 145 AMO (see also paragraph 2.22. 'Exchange of information').

2.6. NMAA involvement

TO BE ADDED LATER IF REQUIRED.

2.7. Airworthiness data

The airworthiness data used for the purpose of this contract/tasking should be specified. This may include, but not be limited to:

- AMP,
- Airworthiness Directives,
- operational directives with a continuing airworthiness impact,
- Service Bulletins (or national equivalent),
- major repairs/modification data,

- Aircraft Maintenance Manual,
- aircraft Illustrated Parts Catalogue,
- wiring diagrams,
- trouble shooting manual,
- Minimum Equipment List (if applicable),
- Configuration Deviation List (if applicable)
- operators manual,
- Aircraft Flight Manual,
- engine maintenance manual,
- engine overhaul manual.

2.8 Stav při přijetí

Smlouva / stanovení úkolu by mělo stanovit, v jakém stavu by měla organizace, která provozuje letadlo, odeslat letadlo AMO. U rozsáhlejších činností údržby může být přínosné, aby byla uspořádána schůzka k plánování rozsahu práce, aby bylo možné společně odsouhlasit úkoly, které mají být provedeny (viz také odstavec 2.23: „Schůzky“).

2.9 AD a SB/modifikace

Smlouva / stanovení úkolu by mělo určit jaké informace je CAMO odpovědná poskytovat AMO, jako je datum splnění AD, vybrané způsoby průkazu shody, rozhodnutí o provedení SB nebo modifikací atd. Navíc by měl být uveden typ informací, které CAMO zpětně potřebuje, aby mohla dokončit řízení stavu AD a modifikací.

2.10 Řízení hodin a cyklů

Řízení hodin a cyklů je odpovědností CAMO, ale mohou nastat případy, kdy by AMO měla pravidelně přijímat aktuální letové hodiny a cykly, aby mohla aktualizovat záznamy pro své vlastní plánovací funkce (viz také odstavec 2.22: „Výměna informací“).

2.11 Letadlové celky s omezenou provozní dobou

Řízení letadlových celků s omezenou provozní dobou je odpovědností CAMO.

AMO bude muset poskytnout CAMO veškeré nezbytné informace o vyjmutí/zástavbě letadlových celků s omezenou provozní dobou, aby CAMO mohla aktualizovat své záznamy (viz také odstavec 2.22 „Výměna informací“).

2.12 Dodávky částí

Smlouva / stanovení úkolu by mělo stanovit, zda určitý typ materiálu nebo letadlový celek dodává organizace, která provozuje letadlo / CAMO nebo smluvní AMO / AMO se stanoveným úkolem, který typ letadlového celku je sdílen atd. Smlouva / dokument o stanovení úkolu by měl jasně uvádět, že je odpovědností AMO být přesvědčena, že

2.8. Incoming Conditions

The contract/tasking should specify in which condition the Operating Organisation should send the aircraft to the EMAR 145 AMO. For larger maintenance activities, it may be beneficial that a work scope planning meeting be organised so that the tasks to be performed may be commonly agreed (see also paragraph 2.23: ‘Meetings’).

2.9. Airworthiness Directives and Service Bulletin/Modifications

The contract/tasking should specify what information the CAMO is responsible to provide to the EMAR 145 AMO, such as the due date of the Airworthiness Directives (ADs), the selected means of compliance, the decision to embody Service Bulletins (SBs) or modifications, etc. In addition, the type of information the CAMO will need in return to complete the control of ADs and modification status should be specified.

2.10. Hours & Cycles control

Hours and cycles control is the responsibility of the CAMO, but there may be cases where the EMAR 145 AMO should receive the current flight hours and cycles on a regular basis so that it may update the records for its own planning functions (see also paragraph 2.22: ‘Exchange of information’).

2.11. Service life-limited components

Service life-limited components control is the responsibility of the CAMO.

The EMAR 145 AMO will have to provide the CAMO with all the necessary information about the service life-limited components removal/installation so that the CAMO may update its records (see also paragraph 2.22 ‘Exchange of information’).

2.12. Supply of parts

The contract/tasking should specify whether a particular type of material or component is supplied by the Operating Organisation / CAMO or by the contracted/tasked EMAR 145 AMO, which type of component is pooled, etc. The contract/tasking document should clearly state that it is the EMAR 145 AMO’s responsibility to be satisfied that the

dotyčný letadlový celek splňuje schválené údaje/normu a zajistit, že letadlový celek je ve vyhovujícím stavu pro zástavbu. AMO by neměla „slepě“ přijmout vše co je poskytováno organizací, která provozuje letadlo / CAMO. Další AMC a GM jsou podrobně popsány k bodu 145.A.42 ČOS 174004 (EMAR 145) „Nakládání s letadlovými celky“.

2.13 NENÍ K DISPOZICI.

2.14 Plánovaná údržba

Při plánování plánované údržby by měla být uvedena podpurná dokumentace, která má být poskytnuta AMO. To může mimo jiné zahrnovat:

- příslušný soubor prací, včetně pracovních karet,
- seznam plánovaných vyjmutí letadlových celků;
- modifikace, které mají být provedeny,

Pokud AMO z jakéhokoli důvodu rozhodne o odložení úkolu údržby, musí to být formálně odsouhlaseno CAMO. Pokud odklad přesahuje schválenou lhůtu, viz odstavec 2.17: „Odchyly od plánu údržby“. To by mělo být, tam, kde je to použitelné, řešeno ve smlouvě o údržbě / dokumentu o stanovení údržby úkolem.

2.15 Neplánovaná údržba / odstranění závad

Smlouva / stanovení úkolu by mělo stanovit, po kterou úroveň může AMO odstranit závadu bez oznámení organizaci, která provozuje letadlo / CAMO. Minimálně by mělo být oznámeno přijetí a provedení významných oprav. Odklad jakéhokoli odstranění závad by měl být předložen CAMO a případně NVLA.

2.16 Odložená údržba

Viz odstavce 2.14 a 2.15 uvedené výše a bod AMC 145.A.50(e) ČOS 174004 (EMAR 145). Kromě toho by se mělo v případě traťové a základnové údržby letadla řešit používání MEL a CDL (je-li to použitelné).

2.17 Odchyly od plánu údržby

Odchyly musí povolit CAMO v souladu s postupem schváleným NVLA. Smlouva /

component in question meets the approved data/standard and to ensure that the aircraft component is in a satisfactory condition for installation. The EMAR 145 AMO should not 'blindly' accept whatever is supplied by the Operating Organisation/CAMO. Additional AMC and GM is detailed for EMAR 145.A.42 'Acceptance of components'.

2.13. NOT APPLICABLE.

2.14. Scheduled maintenance

When planning scheduled maintenance, the support documentation to be given to the EMAR 145 AMO should be specified. This may include, but not be limited to:

- applicable work package, including job cards;
- scheduled component removal list;
- modifications to be incorporated.

When the EMAR 145 AMO determines, for any reason, to defer a maintenance task, it has to be formally agreed with the CAMO. If the deferment goes beyond an approved limit, refer to paragraph 2.17: 'Deviation from the maintenance schedule'. This should be addressed, where applicable, in the maintenance contract/tasking document.

2.15. Unscheduled maintenance / Defect rectification

The contract/tasking should specify to which level the EMAR 145 AMO may rectify a defect without reference to the Operating Organisation/CAMO. As a minimum, the acceptance and incorporation of major repairs should be addressed. The deferment of any defect rectification should be submitted to the CAMO and, if applicable, to the NMAA.

2.16. Deferred maintenance

See paragraphs 2.14 and 2.15 above and AMC EMAR 145.A.50(e). In addition, for aircraft line and base maintenance the use of the MEL and CDL (if applicable) should be addressed.

2.17. Deviation from the maintenance schedule

Deviations have to be granted by the CAMO in accordance with a procedure approved by

stanovení úkolu by mělo, k odůvodnění žádosti o odchylku od plánu údržby, uvádět podporu, kterou může AMO poskytnout CAMO.

2.18 Kontrolní let po údržbě

Je-li po údržbě letadla vyžadován kontrolní let po údržbě, měl by být proveden v souladu s postupy stanovenými v CAME.

2.19 Motorová zkouška

Smlouva / stanovení úkolu by mělo uvádět kritérium přijatelnosti a to, zda zástupce organizace, která provozuje letadlo / CAMO by měl dosvědčit probíhající motorové zkoušky.

2.20 Dokumentace k uvolnění do provozu

Uvolnění do provozu musí provést AMO v souladu s postupy MOE. Smlouva / stanovení úkolu by však mělo uvádět, jaká dokumentace letadla by měla být použita (např. letadlová kniha) a kterou dokumentaci by měla AMO poskytnout při dodání letadla CAMO. Toto může mimo jiné zahrnovat:

- osvědčení letadla o uvolnění do provozu – povinné,
- protokol o kontrolním letu po údržbě,
- seznam provedených modifikací,
- seznam oprav,
- seznam provedených AD,
- protokol o motorové zkoušce.

2.21 Záznamy údržby

Organizace, která provozuje letadlo / CAMO může uzavřít smlouvu / stanovit úkol AMO, aby uchovala některé záznamy o údržbě požadované podle hlavy C sekce A ČOS 174008 (EMAR M). Mělo by být zajištěno, aby každý požadavek hlavy C sekce A ČOS 174008 (EMAR M) byl splněn buď organizací, která provozuje letadlo / CAMO nebo AMO. V takovém případě by AMO měla poskytnout volný a rychlý přístup k výše uvedeným záznamům organizaci, která provozuje letadlo / CAMO.

the NMAA. The contract/tasking should specify the support the EMAR 145 AMO may provide to the CAMO in order to substantiate a request for deviation from the maintenance schedule.

2.18. Maintenance check flight

If a maintenance check flight is required after aircraft maintenance, it should be performed in accordance with the procedures established in the CAME.

2.19 Engine Test

The contract/tasking should specify the acceptability criterion and whether a representative of the Operating Organisation/CAMO should witness an engine undergoing test.

2.20 Release to service documentation

The release to service has to be performed by the EMAR 145 AMO in accordance with its MOE procedures. The contract/tasking should, however, specify which aircraft documentation should be used (e.g. Aircraft technical log,) and the documentation the EMAR 145 AMO should provide to the CAMO upon delivery of the aircraft. This may include, but not limited to:

- Certificate of Release to Service -- mandatory,
- maintenance check flight report,
- list of modifications embodied,
- list of repairs,
- list of ADs incorporated,
- engine test report.

2.21. Maintenance recording

The Operating Organisation/CAMO may contract/task the EMAR 145 AMO to retain some of the maintenance records required by EMAR M.A. Subpart C. It should be ensured that every requirement of EMAR M.A. Subpart C is fulfilled by either the Operating Organisation/CAMO or the EMAR 145 AMO. In such a case, free and quick access to the above-mentioned records should be given by the EMAR 145 AMO to the Operating Organisation/CAMO.

2.22 Výměna informací

Vždy, když je nezbytná výměna informací mezi organizací, která provozuje letadlo / CAMO a AMO, měla by smlouva / stanovení úkolu určit, jaké informace by měly být poskytnuty a kdy (tj. při jaké příležitosti nebo v jaké četnosti), jakým způsobem, kým a komu musí být předány.

2.23 Schůzky

Aby bylo zajištěno, že mezi organizací, která provozuje letadlo / CAMO a AMO existuje dobrý komunikační systém, měly by podmínky smlouvy o údržbě / stanovení údržby úkolem zahrnovat ustanovení, že se bude konat určitý počet schůzek mezi všemi stranami.

2.23.1. Kontrola smluv / stanovených úkolů

Před vstupem do smlouvy / stanovení úkolu v platnost je velice důležité, aby se technický personál všech zúčastněných stran setkal s cílem zajištění dokonalého porozumění všem povinnostem obou stran.

2.23.2. Schůzky k plánování rozsahu práce

Schůzky k plánování rozsahu práce mohou být organizovány tak, aby mohly být společně dohodnuty úkoly, které mají být provedeny.

2.23.3. Technické schůzky

Za účelem pravidelných kontrol opatření v technických záležitostech, jako jsou AD, SB (nebo rovnocenné národní dokumenty), budoucí modifikace, významné závady zjištěné při kontrolách údržby, spolehlivost atd. mohou být organizovány plánované schůzky.

2.23.4. Schůzky ke kvalitě

Mohou být organizovány schůzky ke kvalitě k přezkoumání otázek, které vyvstaly v rámci dohledu CAMO nad kvalitou podle bodu M.A.712 ČOS 174008 (EMAR M), a aby se dohodla nezbytná nápravná opatření.

2.23.5. Schůzky ke spolehlivosti

Existuje-li program spolehlivosti (viz bod M.A.302(f) ČOS 174008 (EMAR M), měla by smlouva / stanovení úkolu uvádět příslušné zapojení CAMO a AMO do tohoto programu, včetně účasti na schůzkách ke spolehlivosti.

2.22. Exchange of information

Each time exchange of information between the Operating Organisation/CAMO and the EMAR 145 AMO is necessary, the contract/tasking should specify what information should be provided and when (i.e. on what occasion or at what frequency), how, by whom and to whom it has to be transmitted.

2.23. Meetings

To ensure that a good communication system exists between the Operating Organisation/CAMO and the EMAR 145 AMO, the terms of the maintenance contract/tasking should include the provision for a certain number of meetings to be held between all parties.

2.23.1. Contract/tasking review

Before the contract/tasking is applicable, it is very important for the technical personnel of all parties that are involved in the application of the contract/tasking to meet, in order to be sure that every point leads to a common understanding of the duties of all parties.

2.23.2. Work scope planning meeting

Work scope planning meetings may be organised so that the tasks to be performed may be commonly agreed.

2.23.3. Technical meeting

Scheduled meetings may be organised in order to review on a regular basis technical matter such as ADs, SBs (or national equivalent), future modifications, major defects found during maintenance check, reliability, etc.

2.23.4. Quality meeting

Quality meetings may be organised in order to examine matters raised by the CAMO's EMAR M.A.712 quality surveillance and to agree upon necessary corrective actions.

2.23.5. Reliability meeting

When a reliability programme exists (EMAR M.A.302(f) refers), the contract/tasking should specify the CAMO's and the EMAR 145 AMO's respective involvement in that programme, including the participation in

reliability meetings.

**Příloha XII k AMC M.A.706(f) a M.B.102(c):
Výcvik k bezpečnosti palivových nádrží**

Tato příloha je obsažena v příloze IV k bodu AMC 145.A.30(e) a AMC 145.B.10(c) ČOS 174004 (EMAR 145).

**Appendix XII to AMC to M.A.706(f) and
M.B.102(c): Fuel Tank Safety Training**

This Appendix is contained within Appendix IV to EMAR AMC 145.A.30(e) and EMAR AMC 145.B.10(c).

Příloha XIII k AMC M.A.712(f):
NENÍ K DISPOZICI

Appendix XIII to AMC M.A.712(f):
NOT APPLICABLE

Účinnost českého obranného standardu od: **6. prosince 2023**

Změny:

Změna číslo	Účinnost od	Změnu zpracoval	Datum zpracování	Poznámka

Upozornění: Oznámení o českých obranných standardech jsou uveřejňována měsíčně ve Věstníku Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví v sekci „Ostatní oznámení“ a Věstníku MO.

V případě zjištění nesrovnalostí v textu tohoto ČOS zasílejte připomínky na adresu distributora.

Rok vydání: 2023, obsahuje 100 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 kvality
oos.army.cz

NEPRODEJNÉ
