

CIVIL AVIATION AUTHORITY OF THE CZECH REPUBLIC

Vítejte na semináři pro:

Nezávislý osvědčující personál

(pokud jde o letadla spadající pod jurisdikci EU, potažmo EASA)

Pověřené pracovníky

(pokud jde o letadla spadající pod jurisdikci ČR, potažmo ÚCL)



**ZÁKLADNÍ ZNALOSTI NEZÁVISLÉHO
OSVĚDČUJÍCÍHO PERSONÁLU**

X

ŘÍZENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

X

KONTROLA LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

X

**DOKLADY A TECHNICKÁ
DOKUMENTACE LETADEL**



APLIKOVATELNOST – STRUKTURA REGULACE

ICAO

Nutná implementace do
národního práva (Předpisy L)

Nadřazenost mezinárodních smluv

EU

Přímá aplikovatelnost Nařízení EU
Nadřazenost nad národním právem

Národní právo

zákony, vyhlášky

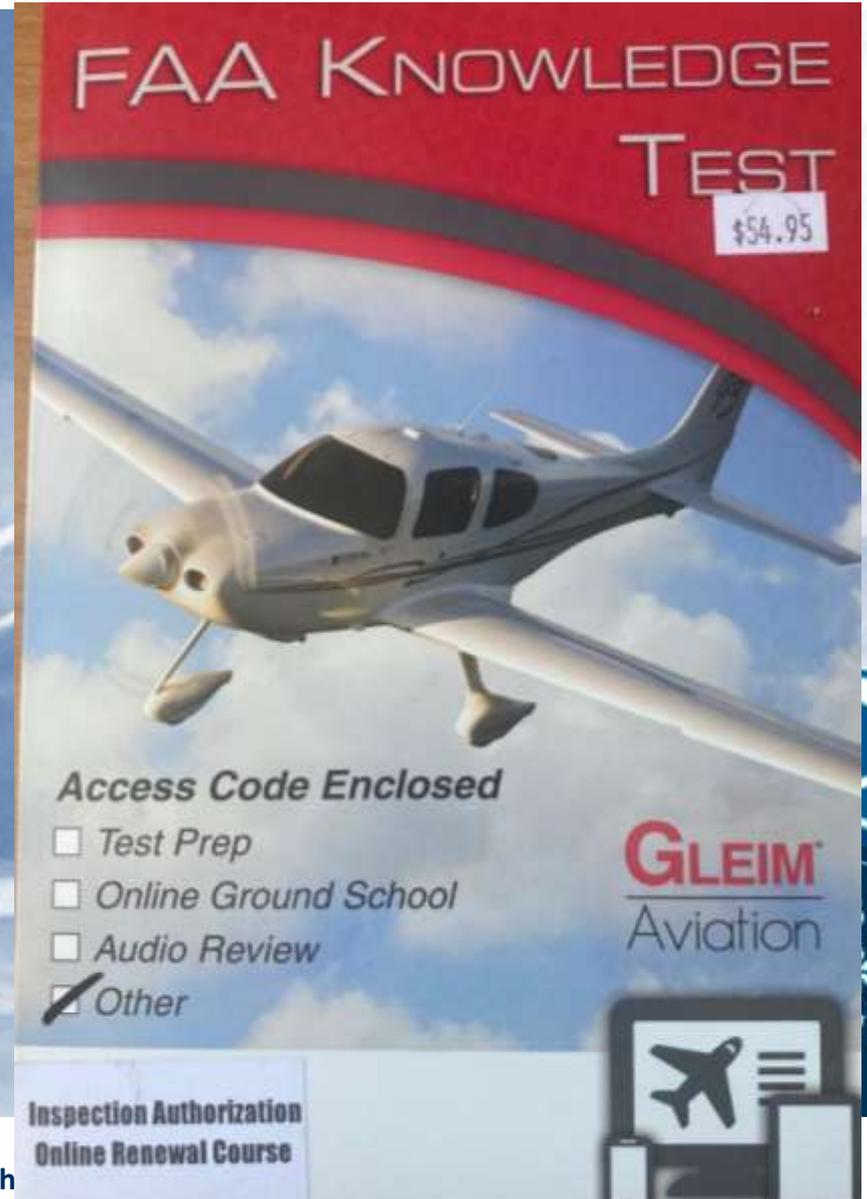
TRANSFEROVANÁ LETADA – LETADLA POD EASA



- ✓ Letová způsobilost se řídí Nařízením EU 1321/2014
- ✓ ČR je součástí Evropy.
- ✓ Od 24.3.2020 Part ML
- ✓ Současný trend - EASA opisuje od FAA
- ✓ Evropa vs. Amerika soutěž o nejvolnější pravidla ?



CIVIL AVIATION AUTHORITY OF THE CZECH REPUBLIC



ZÁKLADNÍ ZNALOSTI OSVĚDČUJÍCÍHO PERSONÁLU

Nařízení Komise (EU) č.1321/2014

Příloha Vb (ČÁST ML)

HLAVA B: ODPOVĚDNOST

HLAVA C: ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

HLAVA D: NORMY ÚDRŽBY

HLAVA E: LETADLOVÉ CELKY

HLAVA H: OSVĚDČENÍ O UVOLNĚNÍ DO PROVOZU (CRS)

HLAVA I: OSVĚDČENÍ KONTROLY LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI (ARC)

PART M / M LIGHT: KLZ A VYDÁVÁNÍ ARC

Znalost nařízení EU 1321/2014 je opravdu základní podmínka!

ML.A.901 Kontrola letové způsobilosti letadel

Regulation (EU) No 2021/700

Aby se zajistila platnost osvědčení letové způsobilosti letadla, provádí se pravidelně kontrola letové způsobilosti letadla a jeho záznamů zachování letové způsobilosti..

- a) Osvědčení kontroly letové způsobilosti se vydává v souladu s dodatkem IV (formulář 15c EASA) této přílohy po dokončení uspokojivé kontroly letové způsobilosti. Osvědčení kontroly letové způsobilosti je platné po dobu 1 roku.
- b) Kontrolu letové způsobilosti provádí a osvědčení kontroly letové způsobilosti vydává v souladu s bodem ML.A.903 buď:
 1. příslušný orgán, nebo
 2. řádně oprávněná organizace CAMO nebo CAO, nebo
 3. organizace oprávněná k údržbě při provádění roční prohlídky nebo prohlídky po 100 hodinách provozu podle programu údržby letadla;
 4. u letadel provozovaných podle přílohy VII (části NCO) nařízení (EU) č. 965/2012 nebo v případě balonů neprovozovaných podle hlavy ADD přílohy II (části BOP) nařízení (EU) 2018/395 (*) nebo v případě kluzáků neřídících se hlavou DEC přílohy II (části SAO) nařízení (EU) 2018/1976 (**) nezávislý osvědčující personál při provádění roční prohlídky nebo prohlídky po 100 hodinách provozu uvedené v programu údržby letadla, je-li držitelem:

- a) Aby bylo vyhověno požadavku na kontrolu letové způsobilosti letadla uvedenému v bodě ML.A.901, provede personál kontroly letové způsobilosti dokumentovaný přezkum záznamů letadla s cílem ověřit, že:
1. byly řádně zaznamenány letové hodiny draku, motoru a vrtule a související letové cykly;
 2. letová příručka je použitelná pro konfiguraci letadla a odpovídá poslední revizi;
 3. byla provedena veškerá údržba podle schváleného programu údržby letadla;
 4. všechny známé závady byly opraveny nebo řízeným způsobem odloženy;
 5. všechny příslušné příkazy k letové způsobilosti byly použity a řádně registrovány;
 6. veškeré modifikace a opravy provedené na letadle byly zaregistrovány a jsou v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012;
 7. všechny letadlové celky s omezenou životností zastavěné v letadle jsou řádně identifikovány, registrovány a nepřekročily jejich schválené doby životnosti;
 8. veškerá údržba byla osvědčena v souladu s touto přílohou;
 9. pokud je to požadováno, aktuální zpráva o hmotnosti a vyvážení odráží konfiguraci letadla a je platná;
 10. letadlo je v souladu s poslední revizí jeho typového návrhu, který je schválen agenturou;
 11. pokud je to vyžadováno, má letadlo osvědčení hlukové způsobilosti odpovídající aktuální konfiguraci letadla v souladu s hlavou I přílohy I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012.
- b) Personál kontroly letové způsobilosti uvedený v písmenu a) provede fyzický posudek letadla. Pro tyto prohlídky je personálu kontroly letové způsobilosti, který není odpovídajícím způsobem kvalifikován podle přílohy III (část 66), nápomocen personál s odpovídající kvalifikací.
- c) Prostřednictvím fyzických posudků letadel personál kontroly letové způsobilosti ověří, že:
1. veškeré požadované označení a štítky jsou řádně připevněny;
 2. letadlo vyhovuje jeho schválené letové příručce;
 3. konfigurace letadla vyhovuje schválené dokumentaci;
 4. nebyly zjištěny žádné zjevné závady, které nebyly odstraněny podle bodu ML.A.403;
 5. nebyly zjištěny rozpory mezi letadlem a dokumentovanou kontrolou záznamů podle písmene a).
- d) Odchylně od bodu ML.A.901 písm. a) může být kontrola letové způsobilosti provedena o maximálně 90 dnů dříve bez ztráty kontinuity plánu kontroly letové způsobilosti, aby mohla být fyzická kontrola letadla provedena během kontrolní údržby.

ZÁKLADNÍ ZNALOSTI OSVĚDČUJÍCÍHO PERSONÁLU

Nařízení Komise (EU) č.748/2014

Příloha I (ČÁST 21)

HLAVA H – OSVĚDČENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI A OSVĚDČENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ZVLÁŠTNÍ ÚČELY

HLAVA I – OSVĚDČENÍ HLUKOVÉ ZPŮSOBILOSTI

HLAVA K – LETADLOVÉ ČÁSTI A ZAŘÍZENÍ

HLAVA M – OPRAVY

HLAVA P – POVOLENÍ K LETU

HLAVA Q – OZNAČOVÁNÍ VÝROBKŮ, LETADLOVÝCH ČÁSTÍ A ZAŘÍZENÍ

ZÁKLADNÍ ZNALOSTI OSVĚDČUJÍCÍHO PERSONÁLU

HLAVA M – OPRAVY

PROČ např.
748/2014 ?

HLAVA M

OPRAVY

- Standardní
- Schvalované
- ???

21.A.431 A Oblast působnosti

- Tato hlava stanovuje postup schvalování návrhů oprav a stanovuje práva a povinnosti držitelů a žadatelů o tato schválení.
- Tato hlava definuje standardní opravy, které nepodléhají procesu schvalování podle této hlavy.
- „Opravou“ se rozumí odstranění poškození nebo obnova stavu letové způsobilosti kteréhokoliv výrobku, letadlové části nebo zařízení následně po prvním uvolnění do provozu výrobcem.
- Odstanění poškození výměnou letadlových částí nebo zařízení bez nutnosti projekční činnosti musí být považována za úkon údržby, a proto nevyžaduje schválení podle této přílohy I (části 21).
- Oprava letadlového celku, na něž se vztahuje ETSO a který není pomocnou energetickou jednotkou (APU), musí být považována za změnu jeho konstrukce a v takovém případě musí být postupováno v souladu s bodem 21.A.611.

21 A.431B Standardní opravy

- Standardní opravy jsou opravy:
 - týkající se:
 - letounů s maximální vzletovou hmotností (MTOM) rovnou 5 700 kg nebo menší,
 - rotorových letadel s MTOM rovnou 3 175 kg nebo menší,
 - kluzáků nebo motorových kluzáků, balonů a vzducholodí definovaných v ELA1 nebo ELA2.
 - jež se řídí konstrukčními údaji, které jsou součástí certifikačních specifikací vydaných agenturou, obsahujících přijatelné metody, techniky a postupy provádění a označování standardních oprav, včetně souvisejících instrukcí pro zachování letové způsobilosti, a
 - jež nejsou v rozporu s údaji držitelů typového osvědčení,

ZÁKLADNÍ ZNALOSTI OSVĚDČUJÍCÍHO PERSONÁLU

21.A.307/ Uvolňování letadlových částí a zařízení k zástavbě

Letadlová část nebo zařízení smí být použita k zástavbě do typově certifikovaného výrobku, pokud je ve stavu pro bezpečný provoz a:

- a) má osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou (formulář 1 EASA), osvědčující, že položka byla vyrobena v souladu se schválenými konstrukčními údaji a je označena v souladu s hlavou Q nebo
- b) je normalizovanou částí nebo
- c) v případě letadla, letadlové části nebo zařízení ELA1 nebo ELA2, které:
 1. nemají omezenou životnost, nejsou částí primární konstrukce ani součástí letových ovládacích prvků;
 2. jsou vyrobeny v souladu s použitelnými konstrukčními údaji;

CS

Úřední věstník Evropské unie

3. jsou označeny v souladu s hlavou Q;
4. jsou určeny k zástavbě do daného letadla;
5. mají být zastavěny do letadla, u něhož vlastník ověřil soulad s podmínkami 1 až 4 a přijal za tento soulad odpovědnost.

PROČ např.
748/2014 ?

Kdy je potřeba

- FORM 1

Kdy ne?

- Normalizované
části

- Vlastník přijal
odpovědnost
(EAL1 + ELA2)



ZÁKLADNÍ ZNALOSTI OSVĚDČUJÍCÍHO PERSONÁLU

Nařízení Komise (EU) č.965/2012

Příloha VII

NEOBCHODNÍ LETOVÝ PROVOZ S JINÝMI NEŽ SLOŽITÝMI
MOTOROVÝMI LETADLY [ČÁST NCO]

HLAVA A - OBECNÉ POŽADAVKY

Příloha VIII

ZVLÁŠTNÍ PROVOZ [ČÁST SPO]

HLAVA A - OBECNÉ POŽADAVKY

HLAVA C - VÝKONNOST PROVOZNÍ OMEZENÍ

HLAVA D – PŘÍSTROJE, ÚDAJE A VYBAVENÍ

ZÁKLADNÍ ZNALOSTI OSVĚDČUJÍCÍHO PERSONÁLU

PROČ např.
965/2012 ?

Jaké je
Povinné
vybavení
při NCO
pro IFR?

▼ M1

NCO.IDE.A.125 Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení

Letouny provozované podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) jsou vybaveny:

a) prostředky pro měření a zobrazování:

- 1) magnetického kurzu;
- 2) času v hodinách, minutách a sekundách;

▼ M15

3) barometrické nadmořské výšky;

▼ M1

4) indikované rychlosti letu;

5) vertikální rychlosti (variometr);

6) zatáček a skluzu;

7) letové polohy;

8) stabilizovaného kurzu;

9) teploty venkovního vzduchu a

10) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem;

b) prostředky pro indikaci nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů, a

c) prostředky, které zabráňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu požadovaných podle písm. a) podbodů 4 v důsledku kondenzace nebo námrazy.

ZÁKLADNÍ ZNALOSTI OSVĚDČUJÍCÍHO PERSONÁLU

PROČ např.
965/2012 ?

Musím
vážit letadlo
každých 6 let?

▼ M1

HLAVA C

VÝKONNOST LETADLA A PROVOZNÍ OMEZENÍ

NCO.POL.100 Provozní omezení – všechna letadla

▼ M11

- a) V každé fázi provozu musí naložení, hmotnost a poloha těžiště letadla vyhovovat všem omezením stanoveným v letové příručce letadla (AFM) nebo v rovnocenném dokumentu.

▼ M1

- b) Štítky, seznamy a označení přístrojů nebo jejich kombinace, obsahující tato provozní omezení a předepsané letovou příručkou (AFM) pro vizuální zobrazení, jsou v letadle viditelně umístěny.

▼ M11

NCO.POL.105 Vážení

- a) Provozovatel zajistí, aby hmotnost a poloha těžiště letadla byly stanoveny skutečným zvážením před prvním uvedením letadla do provozu. Započítávají se a správně dokumentují kumulativní účinky modifikací a oprav na hmotnost a vyvážení. Tyto informace jsou zpřístupněny velícímu pilotovi. Pokud vliv modifikací na hmotnost a vyvážení není přesně znám, letadla jsou zvážena znovu.

▼ M14

- b) Vážení provede výrobce letadla nebo organizace oprávněná k údržbě.

ZÁKLADNÍ ZNALOSTI OSVĚDČUJÍCÍHO PERSONÁLU

Nařízení Komise (EU) č. 2018/1976

Příloha VIII

LETOVÝ PROVOZ KLUZÁKU [ČÁST SAO]

HLAVA GEN - OBECNÉ POŽADAVKY

HLAVA OPS – PROVOZNÍ POSTUPY

HLAVA POL – VÝKONNOST A PROVOZNÍ OMEZENÍ

HLAVA IDE – PŘÍSTROJE, ÚDAJE A VYBAVENÍ

ZÁKLADNÍ ZNALOSTI OSVĚDČUJÍCÍHO PERSONÁLU

HLAVA POL

VÝKONNOST A PROVOZNÍ OMEZENÍ

SAO.POL.100 Vážení

- a) Vážení kluzáku provede jeho výrobce, případně se uskuteční v souladu s přílohou I nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ⁽¹⁾.
- b) Provozovatel zajistí, aby hmotnost kluzáku byla stanovena skutečným zvážením před jeho prvním uvedením do provozu. Započítávají se a řádně dokumentují kumulativní účinky modifikací a oprav na hmotnost. Tyto informace jsou zpřístupněny velícímu pilotovi. Pokud vliv modifikací nebo oprav na hmotnost není znám, je kluzák zvážen znovu.

PROČ
Part-SAO?
Musím
vážit letadlo
každých 6 let?v

Letouny s MTOM 2730 kg a méně

Předcházející

Systém/celek/oblast	Podrobnosti úkonu/kontroly
VŠEOBECNĚ	
Všeobecně	Odstraňte nebo otevřete všechny potřebné kontrolní desky, přístupové dveře, kryty motoru a aerodynamické přechodové kryty. Vyčistěte letadlo a letecký motor, jak je požadováno.
Mazání/obsluha	Mazání a doplnění tekutin v souladu s požadavky výrobce.
Označení	Zkontrolujte, že boční poznávací značky a poznávací značky pod křídlem jsou v pořádku. Pokud je to možné, zkontrolujte, zda je výjimka pro alternativní zobrazení je schválena. Je přítomen identifikační štítek úřadu registrace letadla. Jiné identifikační znaky na trupu jsou v souladu s místními (národními) předpisy.
Vážení	Zkontrolujte si záznam o vážení a stanovte přesnost vůči nainstalovanému zařízení. Važte letadlo podle požadavků Části-NCO nebo Části-SPO, podle toho, co je použitelné.

ZÁKLADNÍ ZNALOSTI OSVĚDČUJÍCÍHO PERSONÁLU

Part-SAO

SAO.IDE.105 Letové a navigační přístroje

a) Kluzáky jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování

- 1) času v hodinách a minutách;
- 2) tlakové nadmořské výšky;
- 3) indikované rychlosti letu;
- 4) v případě motorových kluzáků, magnetického kurzu.

b) Při provozu za podmínek, kdy kluzák není možno udržet v letu, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných v oblačnosti nebo v noci jsou kluzáky kromě položek stanovených

a) navíc vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:

- 1) vertikální rychlosti (variometr);
- 2) letové polohy nebo zatáček a skluzu;
- 3) magnetického kurzu.

SAO.IDE.120 Záchrané a signalizační vybavení – lety nad vodou

Velící pilot kluzáku provozovaného nad vodou určí před zahájením letu rizika ohrožující životy osob na palubě kluzáku v případě nouzového přistání na vodě. S ohledem na tato rizika určí, zda je nutné použít záchrané a signalizační vybavení.

SAO.IDE.125 Záchrané a signalizační vybavení – potíže při pátrání a záchraně

Kluzáky provozované v oblastech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvláště obtížné, musí být vybaveny takovým záchraným a signalizačním vybavením, které je vhodné pro přelétávanou oblast.

SAO.IDE.130 Rádiové komunikační vybavení

Kluzáky musí mít rádiové komunikační vybavení, které jim umožňuje spojení vyžadované v souladu s dodatkem 4 přílohy prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012 a právními předpisy třetí země, probíhá-li let ve vzdušném prostoru této třetí země.

SAO.IDE.135 Odpovídač

Kluzáky musí mít odpovídač sekundárního přehledového radaru (SSR) vyhovující všem předepsaným požadavkům v souladu s čl. SERA.6005 písm. b) přílohy prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012 a právními předpisy třetí země, probíhá-li let ve vzdušném prostoru této třetí země.

ZÁKLADNÍ ZNALOSTI OSVĚDČUJÍCÍHO PERSONÁLU

Letecký předpis L 7

Poznávací značky letadel

Článek 5 Rozměry pozn. značek

Článek 6 Tvar znaků pozn. značek

Článek 9 Identifikační štítek

SMĚRNICE ÚCL

CAA - ST- 092-n/07 Dodatečné požadavky na provádění údržby a na tvorbu programů údržby transferovaných letadel

CAA - ST- 098-n/09 Postupy pro vydávání ARC letadlům nezávislým osvědčujícím personálem

JAKÝ SUPPORT MÁ OP STRAN ODDĚLENÍ ML?

Seřadit ▾ Zobrazit ▾ ...

Název	Datum změny	Typ	Velikost
 CAA-F-ST-246-3-20-Program-udrzby-ML.docx	02.10.2022 19:05	Dokument Microsoft...	64 kB
 CAA-ST-092-6-07_1.pdf	02.10.2022 19:05	Adobe Acrobat Docu...	958 kB
 CAA-ST-098-n-09-ZM.10_Post upy_pro_vydává...	02.10.2022 19:06	Adobe Acrobat Docu...	757 kB
 CAA-TI-008-n-98_zmena-14.pdf	02.10.2022 19:06	Adobe Acrobat Docu...	671 kB
 CAA-TI-009-n-99_zmena-11.pdf	02.10.2022 19:06	Adobe Acrobat Docu...	756 kB
 CAA-TI-011-9-97.pdf	02.10.2022 19:05	Adobe Acrobat Docu...	1 018 kB
 CELEX 02012R0748-20210518 CS TXT.pdf	02.10.2022 19:05	Adobe Acrobat Docu...	1 429 kB
 CELEX 02014R1321-20210518 CS TXT.pdf	02.10.2022 19:05	Adobe Acrobat Docu...	3 322 kB
 CELEX 02018R1139-20210725 CS TXT.cleaned.pdf	02.10.2022 19:05	Adobe Acrobat Docu...	917 kB
 CELEX 02018R1139-20210725 CS TXT.pdf	02.10.2022 19:05	Adobe Acrobat Docu...	926 kB
 CELEX 02018R1976-20200408 CS TXT.pdf	02.10.2022 19:05	Adobe Acrobat Docu...	430 kB
 L-7_cely.pdf	02.10.2022 19:05	Adobe Acrobat Docu...	855 kB



ZÁKLADNÍ DOKLADY TRANSFEROVANÝCH LETADEL OLZ/ARC

AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE (ARC)
OSVĚDČENÍ KONTROLY LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI (ARC)
(for aircraft complying with Annex Vb (Part-ML) / pro letadla v souladu s přílohou Vb (Část ML))

ARC reference / Číslo ARC: 4622/11

Pursuant to Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council:
 Na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139:

Libor Motajl
Full name of the certifying staff / Celé jméno osvědčujícího pracovníka

CZ.66.6662
Part-66 licence number / Číslo průkazu způsobilosti podle Části 66

hereby certifies that it has performed an airworthiness review in accordance with Regulation (EU) No 1321/2014 on the following aircraft
 tímto osvědčuje, že provedl(a) kontrolu letové způsobilosti v souladu s nařízením (EU) č. 1321/2014 u následujícího letadla:

Aircraft manufacturer / Výrobce letadla: WAGON-U.MASCHINENBAUM AG
 Manufacturer's designation / Typ letadla: PHOEBUS B1
 Aircraft registration / Poznávací značka letadla: OK-0695
 Aircraft serial number / Výrobní číslo letadla: 946

and this aircraft is considered airworthy at the time of the review
 a toto letadlo je v době kontroly považováno za způsobilé k letu

Date of issue / Datum vydání: 19.06.2020 Date of expiry / Datum ukončení platnosti: 18.06.2021
 Airframe Flight Hours (FH) at date of issue / Počet letových hodin (FH) draku ke dni vydání*: 2332.44
 Name / Signed / Jméno / Podpis: Motajl  Authorisation No. / Číslo oprávnění (Part-66): OP - 035

1st Extension: The aircraft complies with conditions of point ML.A.901(c) of Annex Vb (Part-ML)
 1. Prodloužení: Letadlo je v souladu s podmínkami bodu ML.A.901 písm. c) přílohy Vb (Část ML)

Date of issue / Datum vydání: _____ Date of expiry / Datum ukončení platnosti: _____
 Airframe Flight Hours (FH) at date of issue / Počet letových hodin (FH) draku ke dni vydání*: _____
 Name / Signed / Jméno / Podpis: _____ Authorisation No. / Číslo oprávnění: _____
 Company name / Název společnosti: _____ Approval reference / Číslo oprávnění: _____

2nd Extension: The aircraft complies with conditions of point ML.A.901(d) of Annex Vb (Part-ML)
 2. Prodloužení: Letadlo je v souladu s podmínkami bodu ML.A.901 písm. d) přílohy Vb (Část ML)

Date of issue / Datum vydání: _____ Date of expiry / Datum ukončení platnosti: _____
 Airframe Flight Hours (FH) at date of issue / Počet letových hodin (FH) draku ke dni vydání*: _____
 Name / Signed / Jméno / Podpis: _____ Authorisation No. / Číslo oprávnění: _____
 Company name / Název společnosti: _____ Approval reference / Číslo oprávnění: _____

CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS
OSVĚDČENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

 Czech Republic Česká republika Civil Aviation Authority Úřad pro civilní letectví	C. / No. 4649/2	
1. Nationality and registration marks Poznávací značky OK-HKD	2. Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft Výrobce a typ letadla Cessna Aircraft Company, USA Cessna 172N	3. Aircraft serial number Výrobní číslo letadla 17268857
4. Category Kategorie Normal category airplanes		
5. This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and Regulation (EC) No 1321/2014 in respect of the aforementioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations. Toto osvědčení issued způsobilosti se vydává na základě Úmluvy o mezinárodním civilním letectví ze dne 7. prosince 1944 a čl. 19 odst. 2 písm. c) nařízení (EÚ) č. 1321/2014 pro výše uvedené letadlo, které je považováno za vhodné a provozovatelné a obsluhu a výle udržetelné a příslušné provozní omezení.		
Date of issue / Datum vydání: 14-04-2008	Signature / Podpis: 	
Limitations / Omezení / Poznámky: This aircraft shall be operated VFR only		
6. This Certificate of Airworthiness is valid unless revoked by the Civil Aviation Authority of the Czech Republic. A current Airworthiness Review Certificate shall be attached to this Certificate. Toto osvědčení letové způsobilosti je platné, pokud není jeho platnost zrušena Úřadem pro civilní letectví České republiky. Platnost letadla osvědčení musí být platně osvědčení kontrolu letové způsobilosti.		

EASA Form 25
Formulář 25 EASA

This permit shall be carried on board during all flights.
Toto osvědčení musí být při všech letech na palubě.

CAA/P-27-063-014



DOKLADY VYDÁVANÉ OP, CAMO/CAO A ÚCL

ARC může vydat:

- 1) ÚCL**
- 2) CAMO/CAO**
- 3) Nezávislý osvědčující personál**

OLZ vydává pouze ÚLC



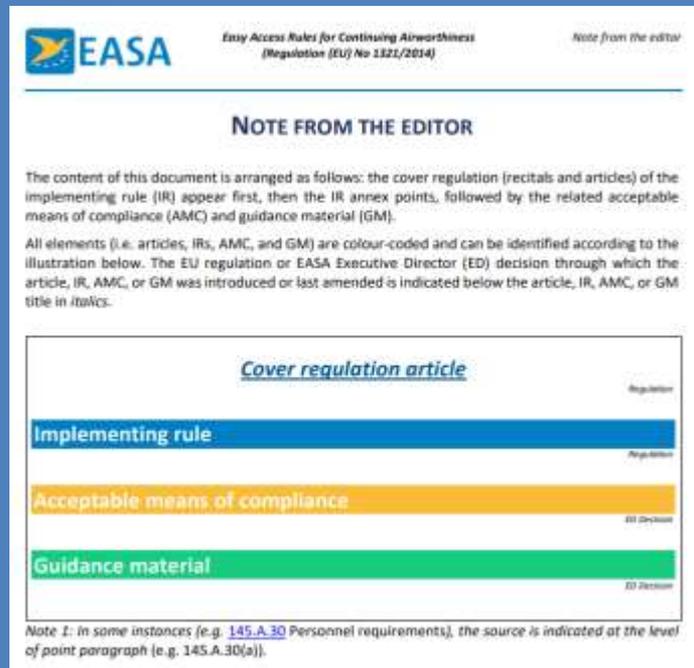
1321/2014 KDE NALÉZT TEXT

✓ Konsolidovaná verze vč. AMC AGM ke stažení na stránkách EASA – jen anglicky:



EUR-Lex ve všech jazycích EU

Do vyhledávače stačí zadat: 1321/2014 a máte to hned!



EASA Easy Access Rules for Continuing Airworthiness (Regulation (EU) No 1321/2014) *Note from the editor*

NOTE FROM THE EDITOR

The content of this document is arranged as follows: the cover regulation (recitals and articles) of the implementing rule (IR) appear first, then the IR annex points, followed by the related acceptable means of compliance (AMC) and guidance material (GM).

All elements (i.e. articles, IRs, AMC, and GM) are colour-coded and can be identified according to the illustration below. The EU regulation or EASA Executive Director (ED) decision through which the article, IR, AMC, or GM was introduced or last amended is indicated below the article, IR, AMC, or GM title in *italics*.

<u>Cover regulation article</u>	<i>Regulation</i>
Implementing rule	<i>Regulation</i>
Acceptable means of compliance	<i>ED Decision</i>
Guidance material	<i>ED Decision</i>

Note 1: in some instances (e.g. [145.A.30](#) Personnel requirements), the source is indicated at the level of point paragraph (e.g. 145.A.30(a)).

PART M LIGHT: ML.A.201 ODPOVĚDNOST

Letadla neprovozovaná v žádném druhu komerčního provozu -
VLASTNÍK:

- **Může zadat úkoly** související se zachováním letové způsobilosti **CAMO nebo CAO uzavřením smlouvy** dle Dodatku I k Part-ML, **CAMO / CAO** v takovém případě **přebírá zodpovědnost za zachování letové způsobilosti.**
- **Pokud takovou smlouvu neuzavře, odpovídá za zachování letové způsobilosti sám.**

Part ML neuvádí možnost omezené smlouvy na zpracování a schválení programu údržby letadla.

Vlastník musí úřadu umožnit přístup k letadlu a záznamům.

PART M LIGHT: HLAVA B ML.A.201 ODPOVĚDNOST

Za zachování letové způsobilosti je odpovědný:

1. Vlastník letadla
2. Nájemce uvedený v dokladu o zápisu letadla do rejstříku nebo v nájemní smlouvě

Musí zajistit, že:

- a) letadlo je udržováno ve stavu letové způsobilosti
- b) veškeré provozní a nouzové vybavení je OK
- c) OLZ je platné
- d) Údržba je prováděna v souladu s AMP

Za prováděné úkoly údržby je odpovědná osoba nebo organizace provádějící údržbu.

Za provedení předletové prohlídky odpovídá velící pilot letadla

NA ZÁKLADĚ ČEHO VYDÁVÁ NOP ARC?

ML.A.904 Kvalifikace personálu kontroly letové způsobilosti

Regulation (EU) No 2020/270

- a) Personál kontroly letové způsobilosti jednající jménem příslušného orgánu musí být kvalifikován v souladu s bodem ML.B.902.
- b) Personál kontroly letové způsobilosti jednající jménem organizace uvedené v hlavě F nebo hlavě G přílohy I (části M), v příloze II (části 145), v příloze Vc (části CAMO) nebo v příloze Vd (části CAO) musí být kvalifikován v souladu s hlavou F nebo hlavou G přílohy I (části M), s přílohou II (části 145), s přílohou Vc (části CAMO) nebo případně s přílohou Vd (části CAO).
- c) Personál kontroly letové způsobilosti jednající svým vlastním jménem, jak povoluje bod ML.A.901 písm. b) bod 4, musí:
 1. být držitelem průkazu způsobilosti vydaného v souladu s přílohou III (část 66) s kvalifikací pro příslušné letadlo nebo, pokud se na konkrétní letadlo příloha III (část 66) nevztahuje, vnitrostátní kvalifikace osvědčujícího personálu platné pro dané letadlo a
 2. být držitelem oprávnění vydaného buď:
 - i) příslušným úřadem, který vydal průkaz způsobilosti podle přílohy III (část 66), nebo
 - ii) pokud se příloha III (část 66) nepoužije, příslušným úřadem odpovědným za vnitrostátní kvalifikaci osvědčujícího personálu.

Oprávnění vyžadované podle písm. c) bodu 2 vydá příslušný orgán, pokud:

1. příslušný orgán uznal, že osoba zná ty části této přílohy, které jsou relevantní pro řízení zachování letové způsobilosti, provádění kontrol letové způsobilosti a vydávání osvědčení kontroly letové způsobilosti;
2. osoba uspokojivě provedla kontrolu letové způsobilosti pod dozorem příslušného úřadu.

Toto oprávnění zůstává v platnosti po dobu pěti let, pokud jeho držitel provede alespoň jednu kontrolu letové způsobilosti každých 12 měsíců. Pokud tomu tak není, musí držitel úspěšně provést novou kontrolu letové způsobilosti pod dozorem příslušného úřadu.

Po vypršení platnosti se oprávnění obnoví na dalších pět let s výhradou nového dosažení souladu s písm. d) body 1 a 2. Počet obnovení není omezen.

Držitel oprávnění vede evidenci všech kontrol letové způsobilosti, které provedl, a na požádání ji zpřístupní kterémukoli příslušnému úřadu a kterémukoli vlastníku letadla, pro které kontrolu letové způsobilosti provádějí.

Příslušný úřad může toto oprávnění kdykoli zrušit, pokud není spokojen se kompetencí držitele nebo s tím, jak je oprávnění využíváno.

- a) Aby bylo vyhověno požadavku na kontrolu letové způsobilosti letadla uvedenému v bodě ML.A.901, provede personál kontroly letové způsobilosti dokumentovaný přezkum záznamů letadla s cílem ověřit, že:
1. byly řádně zaznamenány letové hodiny draku, motoru a vrtule a související letové cykly;
 2. letová příručka je použitelná pro konfiguraci letadla a odpovídá poslední revizi;
 3. byla provedena veškerá údržba podle schváleného programu údržby letadla;
 4. všechny známé závady byly opraveny nebo řízeným způsobem odloženy;
 5. všechny příslušné příkazy k letové způsobilosti byly použity a řádně registrovány;
 6. veškeré modifikace a opravy provedené na letadle byly zaregistrovány a jsou v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012;
 7. všechny letadlové celky s omezenou životností zastavěné v letadle jsou řádně identifikovány, registrovány a nepřekročily jejich schválené doby životnosti;
 8. veškerá údržba byla osvědčena v souladu s touto přílohou;
 9. pokud je to požadováno, aktuální zpráva o hmotnosti a vyvážení odráží konfiguraci letadla a je platná;
 10. letadlo je v souladu s poslední revizí jeho typového návrhu, který je schválen agenturou;
 11. pokud je to vyžadováno, má letadlo osvědčení hlukové způsobilosti odpovídající aktuální konfiguraci letadla v souladu s hlavou I přílohy I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012.
- b) Personál kontroly letové způsobilosti uvedený v písmenu a) provede fyzický posudek letadla. Pro tyto prohlídky je personálu kontroly letové způsobilosti, který není odpovídajícím způsobem kvalifikován podle přílohy III (část 66), nápomocen personál s odpovídající kvalifikací.
- c) Prostřednictvím fyzických posudků letadel personál kontroly letové způsobilosti ověří, že:
1. veškeré požadované označení a štítky jsou řádně připevněny;
 2. letadlo vyhovuje jeho schválené letové příručce;
 3. konfigurace letadla vyhovuje schválené dokumentaci;
 4. nebyly zjištěny žádné zjevné závady, které nebyly odstraněny podle bodu ML.A.403;
 5. nebyly zjištěny rozpory mezi letadlem a dokumentovanou kontrolou záznamů podle písmene a).
- d) Odchylně od bodu ML.A.901 písm. a) může být kontrola letové způsobilosti provedena o maximálně 90 dnů dříve bez ztráty kontinuity plánu kontroly letové způsobilosti, aby mohla být fyzická kontrola letadla provedena během kontrolní údržby.

- a) Aby bylo vyhověno požadavku na kontrolu letové způsobilosti letadla uvedenému v bodě ML.A.901, provede personál kontroly letové způsobilosti dokumentovaný přezkum záznamů letadla s cílem ověřit, že:
1. byly řádně zaznamenány letové hodiny draku, motoru a vrtule a související letové cykly;
 2. letová příručka je použitelná pro konfiguraci letadla a odpovídá poslední revizi;
 3. byla provedena veškerá údržba podle schváleného programu údržby letadla;
 4. všechny známé závady byly opraveny nebo řízeným způsobem odloženy;
 5. všechny příslušné příkazy k letové způsobilosti byly použity a řádně registrovány;
 6. veškeré modifikace a opravy provedené na letadle byly zaregistrovány a jsou v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012;
 7. všechny letadlové celky s omezenou životností zastavěné v letadle jsou řádně identifikovány, registrovány a nepřekročily jejich schválené doby životnosti;
 8. veškerá údržba byla osvědčena v souladu s touto přílohou;
 9. pokud je to požadováno, aktuální zpráva o hmotnosti a vyvážení odráží konfiguraci letadla a je platná;
 10. letadlo je v souladu s poslední revizí jeho typového návrhu, který je schválen agenturou;
 11. pokud je to vyžadováno, má letadlo osvědčení hlukové způsobilosti odpovídající aktuální konfiguraci letadla v souladu s hlavou I přílohy I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012.
- b) Personál kontroly letové způsobilosti uvedený v písmenu a) provede fyzický posudek letadla. Pro tyto prohlídky je personálu kontroly letové způsobilosti, který není odpovídajícím způsobem kvalifikován podle přílohy III (část 66), nápomocen personál s odpovídající kvalifikací.
- c) Prostřednictvím fyzických posudků letadel personál kontroly letové způsobilosti ověří, že:
1. veškeré požadované označení a štítky jsou řádně připevněny;
 2. letadlo vyhovuje jeho schválené letové příručce;
 3. konfigurace letadla vyhovuje schválené dokumentaci;
 4. nebyly zjištěny žádné zjevné závady, které nebyly odstraněny podle bodu ML.A.403;
 5. nebyly zjištěny rozpory mezi letadlem a dokumentovanou kontrolou záznamů podle písmene a).
- d) Odchylně od bodu ML.A.901 písm. a) může být kontrola letové způsobilosti provedena o maximálně 90 dnů dříve bez ztráty kontinuity plánu kontroly letové způsobilosti, aby mohla být fyzická kontrola letadla provedena během kontrolní údržby.

AFM , POH, LETOVÁ PŘÍRUČKA

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ
CIVIL AVIATION AUTHORITY

ČESKÁ REPUBLIKA  CZECH REPUBLIC

PAGE OF ACCEPTANCE

CIVIL AVIATION AUTHORITY OF THE CZECH REPUBLIC ACCEPTS THIS FLIGHT MANUAL DOC.No. - - APPROVED ORIGINALLY BY FAA

FOR THE AIRCRAFT TYPE : AG-5B
WITH THESE LIMITATIONS : In German language only

NATIONALITY OR COMMON MARK AND REGISTRATION MARK
OK-AIJ

AIRCRAFT SERIAL NUMBER : 10133

THIS MANUAL MUST BE MAINTAINED IN ACCORDANCE WITH REVISION SERVICE OF THE MANUFACTURER.

 
Podpis - Signature

15.03.2016
Datum vydání - Date of issue
(dd-mm-rrrr) - (dd-mm-yyyy)

FLUGHANDBUCH

TIGER AG-5B

AMERICAN GENERAL AIRCRAFT CORPORATION

STAATSZUGEHÖRIGKEITS- UND EINTRAGUNGSZEICHEN
OK-AIJ

WERK-Nr: **10133** 

BAUJAHR: **1992**

HERSTELLER: American General Aircraft Corporation, Greenville, Mississippi

LUFTTÜCHTIGKEITSGRUPPE: Normal- und Nutzflugzeug

FLUGZEUGKENNBLATT: 1020

Dieses Handbuch gehört zu dem o.g. Flugzeug. Es ist stets im Flugzeug mitzuführen. Es enthält alles Material welches laut Luftfahrtbundesamt den Luftfahrzeugführer zur Verfügung stehen muß, einschließlich zusätzlicher Herstellerinformationen. Das Handbuch entspricht dem GAMA Format für Flughandbücher, herausgegeben am 15. Februar 1978 und revidiert am 1. September 1984. Die darin festgelegten Betriebsgrenzen, Anweisungen und Verfahren sind vom Flugzeugführer nicht zuletzt im eigenen Interesse sorgsamst einzuhalten.

Die Angaben dieses Handbuchs sind den PILOT'S OPERATING HANDBOOK AND FAA APPROVED FLIGHT MANUAL, FAA approved Dec. 18, 1991, entnommen.

American General Aircraft Corp. Übersetzt durch:
Herman O. Gross
Großostheim
Greenville
Mississippi, USA

Als Betriebsanweisung gemäß § 12 (1) 2 LuftGerPO anerkannt.

LBA - anerkannt

 30. Nov. 92

LETOVÁ PŘÍRUČKA



LETOVÁ PŘÍRUČKA



KOEL V EASA?

Kind of Operations Equipment List

What about (d)(2)(iii)'s Kind of Operations Equipment List (KOEL)? For the Cirrus pilot, that can be found in Section 2 (Limitations) of our Pilot Operating Handbook (POH). This chart, which will vary slightly between avionics systems and SR models, lists in detail what equipment must be working in order for a pilot to initiate a particular type of flight. The keyword here is "initiate." A mere failure of equipment en route does not automatically require the declaration of an emergency or an immediate landing. Commonsense must prevail. However, just in case you thought that means that the pilot has sole discretion to define commonsense, please reference FAR §91.13 (the "careless and reckless" regulation).

Cirrus Design
SR20

Section 2
Supplements

Pilot's Operating Handbook and FAA Approved Airplane Flight Manual Supplement for SR20 Airplanes Registered in the European Union

1. This supplement is required for operation of Cirrus Design SR20 airplane serial numbers 1005 and subsequent when registered in the European Union. This supplement must be attached to the applicable SR20 FAA-approved Airplane Flight Manual.
2. The information contained within this supplement is to be used in conjunction with the basic AFM and supplements. The information contained herein supplements or supersedes that in the basic manual and approved supplements only in those areas indicated.
3. Compliance with the limitations contained in the basic manual and approved supplements is mandatory.
4. Foreign operating rules and any references to such rules in the basic manual and approved supplements are not applicable in the European Union. The aircraft must be equipped and operated in accordance with applicable operating requirements.

• Note •

A Kinds of Operating Equipment List (KOEL) may not necessarily apply in the European Union.

This POH supplement, dated Revision 02: 11-14-17, supersedes and replaces Revision 01, dated 03-30-17.

FAA Approved
on Behalf
of EASA

Nov 14, 2017
Date
Manager, Southwest Flight Test Section, AIR-713
Federal Aviation Administration
FL Worth, TX

Cirrus Design
SR20

Section 2
Limitations

System, Instrument, and/or Equipment	Kinds of Operation				Remarks, Notes, and/or Exceptions
	VFR Day	VFR Nt.	IFR Day	IFR Nt.	
Attitude Gyro	—	—	1	1	
HSI	—	—	1	1	
Turn Coordinator (Gyro)	—	—	1	1	
Clock	—	—	1	1	
Nav Radio	—	—	1	1	
Pilot System	1	1	1	1	
Static System, Normal	1	1	1	1	
Multi-Function Display	—	—	—	—	

LETOVÁ PŘÍRUČKA

GARMIN

GARMIN
G1000 NXI



Enhanced Stability Protection

Piper

All map and terrain data provided is only to be used as a general reference to aid in situational awareness.
© 2002-17 Garmin Ltd or subs

- ▲ Piper PA-46-350P Mirage
└ System 2783.03
- ✓ Checklist File:
└ N/A
- 🛣 Basemap Land:
└ 5.16
- 🗺 SafeTaxi Data:
└ Expires 24-MAR-2022
- 🏔 Terrain Data:
└ 3.00
- ☀ Obstacle Data:
└ Expires 24-MAR-2022
- 📍 Navigation Data:
└ Expires 24-FEB-2022
- 📁 Apt Directory:
└ Expires 24-MAR-2022
- 🗺 ChartView Data:
└ Disables 28-APR-2022
- 🗺 FliteCharts Data:
└ N/A
- 📁 IFR/VFR charts:
└ N/A
- 👤 Crew Profile:
└ **DEFAULT PROFILE**

Press FMS knob to change profile
Press ENT or rightmost softkey to continue

ALT

COM

PUSH 1-2

CRS BA

PUSH CRS CRT

RANGE

PUSH PAN

MENU

FPL PROC

CLR ENT

FMS

- a) Aby bylo vyhověno požadavku na kontrolu letové způsobilosti letadla uvedenému v bodě ML.A.901, provede personál kontroly letové způsobilosti dokumentovaný přezkum záznamů letadla s cílem ověřit, že:
1. byly řádně zaznamenány letové hodiny draku, motoru a vrtule a související letové cykly;
 2. letová příručka je použitelná pro konfiguraci letadla a odpovídá poslední revizi;
 3. byla provedena veškerá údržba podle schváleného programu údržby letadla;
 4. všechny známé závady byly opraveny nebo řízeným způsobem odloženy;
 5. všechny příslušné příkazy k letové způsobilosti byly použity a řádně registrovány;
 6. veškeré modifikace a opravy provedené na letadle byly zaregistrovány a jsou v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012;
 7. všechny letadlové celky s omezenou životností zastavěné v letadle jsou řádně identifikovány, registrovány a nepřekročily jejich schválené doby životnosti;
 8. veškerá údržba byla osvědčena v souladu s touto přílohou;
 9. pokud je to požadováno, aktuální zpráva o hmotnosti a vyvážení odráží konfiguraci letadla a je platná;
 10. letadlo je v souladu s poslední revizí jeho typového návrhu, který je schválen agenturou;
 11. pokud je to vyžadováno, má letadlo osvědčení hlukové způsobilosti odpovídající aktuální konfiguraci letadla v souladu s hlavou I přílohy I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012.
- b) Personál kontroly letové způsobilosti uvedený v písmenu a) provede fyzický posudek letadla. Pro tyto prohlídky je personálu kontroly letové způsobilosti, který není odpovídajícím způsobem kvalifikován podle přílohy III (část 66), nápomocen personál s odpovídající kvalifikací.
- c) Prostřednictvím fyzických posudků letadel personál kontroly letové způsobilosti ověří, že:
1. veškeré požadované označení a štítky jsou řádně připevněny;
 2. letadlo vyhovuje jeho schválené letové příručce;
 3. konfigurace letadla vyhovuje schválené dokumentaci;
 4. nebyly zjištěny žádné zjevné závady, které nebyly odstraněny podle bodu ML.A.403;
 5. nebyly zjištěny rozpory mezi letadlem a dokumentovanou kontrolou záznamů podle písmene a).
- d) Odchylně od bodu ML.A.901 písm. a) může být kontrola letové způsobilosti provedena o maximálně 90 dnů dříve bez ztráty kontinuity plánu kontroly letové způsobilosti, aby mohla být fyzická kontrola letadla provedena během kontrolní údržby.

1321/2014 FORM PÚ VIZ AMC



ML.A.302 Aircraft maintenance programme

Regulation (EU) 2019/7343

- (a) The maintenance of each aircraft shall be organised in accordance with an AMP.
- (b) The AMP and any subsequent amendments thereto shall be, alternatively:
- (1) declared by the owner in accordance with point (c)(7) of point [ML.A.302](#), where the continuing airworthiness of the aircraft is not managed by a CAMO or CAO;
 - (2) approved by the CAMO or CAO responsible for managing the continuing airworthiness of the aircraft.
- The owner declaring the AMP in accordance with point (b)(1) or the organisation approving the AMP in accordance with point (b)(2) shall keep the AMP updated.
- (c) The AMP:
- (1) shall clearly identify the owner of the aircraft and the aircraft to which it relates, including any installed engine and propeller, as applicable;
 - (2) shall include, alternatively:
 - (a) the tasks or inspections contained in the applicable minimum inspection programme ('MIP') referred to in point (d);
 - (b) the instructions for continuing airworthiness ('ICA') issued by the design approval holder ('DAH');
 - (3) may include additional maintenance actions to those referred to in point (c)(2) or maintenance actions alternative to those referred to in point (c)(2)(b) at the proposal of the owner, CAMO or CAO, once approved or declared in accordance with point (b). Alternative maintenance actions to those referred to in point (c)(2)(b) shall not be less restrictive than those set out in the applicable MIP;
 - (4) shall include all the mandatory continuing airworthiness information, such as repetitive ADs, the airworthiness limitation section ('ALS') of the ICAs, and specific maintenance requirements contained in the type certificate data sheet ('TCDS');
 - (5) shall identify any additional maintenance tasks to be performed because of the specific aircraft type, aircraft configuration and type and specificity of operation, whereas the following elements shall be taken into consideration as a minimum:
 - (a) specific installed equipment and modifications of the aircraft;
 - (b) repairs carried out in the aircraft;
 - (c) life-limited components and flight-safety-critical components;
 - (d) maintenance recommendations, such as time between overhaul ('TBO') intervals, issued through service bulletins, service letters, and other non-mandatory service information;
 - (e) applicable operational directives or requirements related to the periodic inspection of certain equipment;
 - (f) special operational approvals;
 - (g) use of the aircraft and operational environment;
 - (6) shall identify whether the Pilot-owners are authorised to perform maintenance;



AMC2 ML.A.302 Aircraft maintenance programme

ED Decision 2020/002/R

EASA FORM AMP

The following EASA Form AMP may be used to produce the AMP:

Part-ML aircraft maintenance programme (AMP)			
Aircraft identification			
1	Registration(s):	Type: Serial no(s):	
	Owner:		
Basis for the maintenance programme			
2	Design approval holder (DAH) instructions for continued airworthiness (ICA) <input type="checkbox"/>	Minimum inspection programme (MIP) as detailed in the latest revision of AMC1 ML.A.302(d) <input type="checkbox"/> Other MIP complying with ML.A.302(d) <input type="checkbox"/> (List the tasks in Appendix A)	
	Design approval holder (DAH) instructions for continuing airworthiness (ICA)		
3	Equipment manufacturer and type	Applicable ICA reference (revision/date not required assuming the latest revision will always be used)	
For aircraft other than balloons			
3a	Aircraft (other than balloons)		
3b	Engine (if applicable)		
3c	Propeller (if applicable)		
For balloons			
3d	Envelope (only for balloons)		
3e	Basket(s) (only for balloons)		
3f	Burner(s) (only for balloons)		
3g	Fuel cylinders (only for balloons)		
Additional maintenance requirements to the DAH' ICA or to the MIP (applicable to all AMPs)			
4	Indicate if any of the following types of repetitive maintenance are included in the AMP (when replying 'YES', list the specific requirements in Appendix B)	Yes	No
	Maintenance due to specific equipment and modifications		
	Maintenance due to repairs		
	Maintenance due to life-limited components (this should be only if the MIP is used. Otherwise, this data is already part of the DAH's data used as a basis for the AMP.)		
	Maintenance due to mandatory continuing airworthiness information (airworthiness limitations (ALIs), certification maintenance requirements (CMRs), specific requirements in the TCDS, etc.)		
	Maintenance recommendations, such as time between overhaul (TBO) intervals, issued through service bulletins, service letters, and other non-mandatory service information		
	Maintenance due to repetitive ADs		
Maintenance due to specific operational/airspace directives/requirements (altimeter, compass, transponder, etc.)			
Maintenance due to the type of operation or operational approvals			
Other			
Maintenance tasks alternative to the DAH's ICA (not less restrictive than the MIP)			
5	Indicate if there is any maintenance task alternative to the DAH's ICA (when 'YES', list the specific alternative maintenance tasks in Appendix C)	Yes	No

PART M LIGHT: HLAVA C ML.A.302 AMP

- a) Údržba každého letadla musí být prováděna v souladu s programem údržby letadla (AMP)
- b) Program údržby a veškeré jeho změny bud':
 1. Deklaruje vlastník, pokud zachování LZ neřídí CAMO / CAO, nebo
 2. Schvaluje CAMO / CAO odpovědná za řízení zachování LZ.Subjekt, který AMP deklaroval / schválil, odpovídá též za jeho průběžnou aktualizaci.

PART M LIGHT:

ML.A.302 AMP

c) Program údržby letadla obsahuje:

1. Identifikaci vlastníka, letadla, motoru, vrtule ...
2. Bud'
 - a) Úkoly dle Minimálního Programu Prohlídek (tzv. MIP), nebo
 - b) Instrukce pro zachování LZ držitele typ. návrhu (DAH)
3. **Může obsahovat alternativní úkoly údržby k instrukcím DAH**
 - Na návrh vlastníka
 - Na návrh CAMO / CAO

Alternativní úkoly nesmí být méně restriktivní než MIP

4. AMP musí obsahovat všechny povinné informace k zachování letové způsobilosti jimiž jsou:

Kapitola „Omezení letové způsobilosti“ (ALS) v AMM
Zvláštní požadavky na údržbu uvedené v TCDS
Opakované AD

GM1 MLA.302(c)(4) Program údržby letadla

ED Decision 2020/002/R

POVINNÉ INFORMACE O ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI JINÉ NEŽ AD

„Povinné informace o zachování letové způsobilosti“ jiné než AD se mohou lišit od jednoho letadla k druhému, v závislosti na použité certifikační základně typu. Letadlo mohlo být certifikováno před tím, než byl v certifikační specifikaci (nebo předpisu letové způsobilosti) zaveden termín „ALS (Airworthiness Limitations Section - sekce omezení letové způsobilosti)“. Záměrem je však to, že AMP (ať už je založen na MIP nebo ne) zahrnuje všechny povinné požadavky na plánovanou údržbu zjištěné během počáteční činnosti letové způsobilosti držitelem TC, držitelem STC a případně držitelem TC pro motor. Tyto požadavky lze identifikovat na základě různých označení, jako například:

- Omezení letové způsobilosti a Položky omezující letovou způsobilost (ALI)
- Požadavky na osvědčování údržby (CMR)
- Položky bezpečné životnosti nebo limity bezpečné životnosti nebo omezení bezpečné životnosti
- Části s omezenou životností (LLP)
- Časové lhůty
- Ukončení provozní životnosti
- Povinné prohlídky nebo povinné prohlídky letové způsobilosti
- Omezení letové způsobilosti paliva nebo omezení bezpečnosti palivových nádrží

V případě pochybností se doporučuje zkontrolovat TCDS nebo kontaktovat DAH.

Intervaly povinných informací o zachování letové způsobilosti nemůže CAMO/CAO prodloužit. Eskalaci těchto úkolů schvaluje agentura.

ZÁVAZNOST AMM - CO OČEKÁVÁ EASA?

AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL




DA20-A1
DOC # DA 201

DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES INC.
1560 CRUMLIN SIDEROAD, LONDON, ONTARIO
CANADA N5V 1S2

All rights reserved. No part of this manual may be reproduced or copied in any form or by any means without the written permission of DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES INC.

Copyright © 2012 by DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES INC., London, Ontario

REV 15 INITIAL ISSUE: 01 MAY 94
REVISION 15: 18 JUN 12



DA20-A1 AMM Airworthiness Limitations

**CHAPTER 04-00
AIRWORTHINESS LIMITATIONS**

DA20-A1 Rev 0 **04-TITLE** Page 1 of 10 APR 10



DA20-A1 AMM

**CHAPTER 05-00
TIME LIMITS AND MAINTENANCE CHECKS**

DA20-A1 Rev 0 **05-TITLE** Page 1 of 10 APR 10



AMM AKTUÁLNÍ STAV EVROPA

C.E.A.P.R.
1, route de Troyes
21121 DAROIS - France
Tel. +33 (0)3 80 35 25 22 Fax. +33 (0)3 80 35 25 25
Website : www.ceapr.com

CE PR

DR400 AIRWORTHINESS LIMITATIONS & MAINTENANCE SCHEDULE

This document together with the DR400 Maintenance Manual (doc n° 1001606), contain appropriate instructions for continued airworthiness as described in § CS 23.1529 of Certification Specifications CS 23.

The English version of this document is a courtesy translation of its original French version. In case of any difficulty, reference should be made to the French original issue.

ISSUE 6
DECEMBER 2016
Amendment 7 dated December 2018

Document n° 1001586 GB

CE PR

PARTS & SERVICES

MAINTENANCE MANUAL

- 4th Issue -
July 2014

Amendment 13 June 2019

Document no. 1001606 GB

C.E.A.P.R.
1, route de Troyes - 21121 Darois - FRANCE
Tel. +33 (0)3 80 35 25 22 Fax. +33 (0)3 80 35 25 25
Website : www.ceapr.com

AMM AKTUÁLNÍ STAV USA



cherokee SERVICE MANUAL

CARD 1 OF 4

PA-28-140
PA-28-150
PA-28-160
PA-28-180
PA-28-235
PA-28R-180
PA-28R-200

PIPER AIRCRAFT CORPORATION

PART NUMBER 753-586

1A1

January 31, 2008

PIPER CHEROKEE SERVICE MANUAL

SECTION I - AIRWORTHINESS LIMITATIONS

TABLE OF CONTENTS

Paragraph	Section	Grid No.
<u>AIRWORTHINESS LIMITATIONS</u>	I	1A22
Limitations		1A22
Inspections		1A22
Life Limited Parts Marking and Disposition		1A22



AMM AKTUÁLNÍ STAV USA

Commander Aircraft Company
Commander 114B/114TC

114B/114TC
MAINTENANCE MANUAL

Introduction

TABLE OF CONTENTS

SECTION		PAGE
1	GENERAL INFORMATION	1-1
2	SERVICING	2-1
3	HYDRAULICS	3-1
4	POWER PLANT AND PROPELLER	4-1
5	FUEL SYSTEM	5-1
6	LANDING GEAR, WHEELS AND BRAKES	6-1
7	FLIGHT CONTROLS	7-1
8	INSTRUMENTS	8-1
9	HEATING AND VENTILATION	9-1
10	ELECTRICAL SYSTEM	10-1

Copyright 2013 Commander Owners Group. All Rights Reserved. "unofficial copy"



PART M LIGHT:

TCDS

TCDS

The screenshot shows the EASA Document Library website. The main heading is "Type Certificate Data Sheets (TCDS)". Below the heading, there is a notice: "Type Certificate Data Sheets (TCDS) for UK manufacturers will be reviewed in due time and updated accordingly." A "Most popular" section lists: Airbus A318, A319, A320, A321, Airbus A350, Boeing 737, Airbus Helicopters MBB-BK 117, Airbus A340.

Search filters include: Search, Product type, Manufacturer/TC Holder (ERM AERO, s.r.o., ERP-Rotax GmbH & Co KG), and Year. There are "Apply" and "Reset" buttons.

The table below displays the TCDS entries:

Issue	Code	TCDS	TCDS for Noise
16	EASA.E.121 - Rotax 912 Engine series	↓	
04	EASA.A.642 - Bristell B23	↓	↓ Issue 04
03	EASA.E.210 - Rotax 275 series engines	↓	
03	EASA.E.209 - Rotax 535 series engines	↓	

PART M LIGHT:

TCDS

TCDS

TCDS No.: EASA.A.642
Issue: 04

Type: Bristell B23

Date: 07



TYPE-CERTIFICATE DATA SHEET

No. EASA.A.642

for
Bristell B23Type Certificate Holder
BRM Aero s.r.o.Letecká 255
686 04 Kunovice
Czech RepublicFor models: Bristell B23
Bristell B23-915

A.III. Technical Characteristics and Operational Limitations

1. Type Design Definition Bristell B23 Master Document List ADxC-73-001-MDL, issue A or later approved revision

2. Description

The airplane is a side-by-side single engine two-seater. It has a tapered cantilever low wing configuration with flaps and ailerons. The empennage is conventional. The tricycle landing gear is fixed. The airframe is a lightweight structure comprising aluminium sheets riveted with blind rivets. Airplane is equipped by lithium battery installations. The optional Aircraft Emergency Parachute System (AEPS) is integral part of aircraft design (see A.V.1.).

3. Equipment: The aeroplane is equipped with an optional airframe installed AEPS.

4. Dimensions:

Wingspan (incl. wing tip lights):	9.27 m
Height	2.36 m
Length	6.58 m
Wing area	11.75 m ²

5. Engine

5.1. Model	ROTAX 912 S3
5.2 Type Certificate	EASA.E.121
5.3 Limitations	Refer to TCDS: EASA.E.121

6. Load factors

Flaps up	n=+4
Flaps up	n=-2
Flaps down	n=+2
Flaps down	n=+0

7. Propeller

7.1 Model	MTV-34-1-A/175-200
7.2 Type Certificate	EASA.P.049
7.3 Number of blades	three
7.4 Diameter	175 cm
7.5 Sense of Rotation	clockwise, seen from pilot's point of view

PÚ – OPAKOVANÁ AD + KLZ VŠECHNA AD

← → ↻ 🔒 https://ad.easa.europa.eu/search/advanced

EASA You are not logged in
European Union Aviation Safety Agency

AD Home Page | MCAI | SIB | SD | **Advanced search** | AD Biweekly reports | User guide | AD FAQ | AMOC FAQ | Register | Login

Keyword:

Show me:
 AD EAD PAD
 SIB PSD SD

Filter By date:
 From:
 To:

Search

Filter description:

Return all [ADs], applicable to the model Mikron III A3 of type Mikron III from TC holder PARMA-TECHNIK, S.R.O..

Taxonomy

- I
- J
- K
- L
- M
- N
- O
- P
 - PANASONIC AVIONICS CORPORAT
 - PARMA-TECHNIK, S.R.O.
 - Mikron III
 - PATS AIRCRAFT, LLC
 - PBS VELKA BITES
 - PEMCO WORLD AIR SERVICES, IN
 - PERFORMANCE ENGINEERING
 - PETERSEN AVIATION INC.
 - PHILIPPINE AEROSPACE DEVELOP
 - PHLIGHT OF PHANCY CORP.
 - PIAGGIO
 - PILATUS AIRCRAFT LTD
 - PILATUS BUSINESS AIRCRAFT Ltd

Double-click on a TC holder/Type/Model in the Taxonomy



← → ↻ 🔒 https://ad.easa.europa.eu/search/advanced/result

EASA You are not logged in
European Union Aviation Safety Agency

AD Home Page | MCAI | SIB | SD | **Advanced search** | AD Biweekly reports | Export list as... | User guide | AD FAQ | AMOC FAQ | Register | Login

Keyword:

Show me:
 AD EAD PAD
 SIB PSD SD

Filter By date:
 From:
 To:

Search

Your current filter:

- PARMA-TECHNIK, S.R.O.
 - Mikron III
 - Mikron III A3

List of publications
Displaying 3 record in total.

Number	Issued by	Issue date	Subject	Approval Holder / Type Designation	Effective date	Attachment
2016-0017		2016-01-18	Engine - Propeller Fastening Bolts and Nuts - Replacement	PARMA-TECHNIK, S.R.O. Mikron III	2016-02-15	252 kb 627 kb

For help on using this tool, please refer to [the help section](#)
 For any inquiry regarding ADs, please contact [the EASA AD team](#)
 To report any bug, broken link or problem with this application, please contact the [webmaster](#)



PÚ – OPAKOVANÁ AD + KLZ VŠECHNA AD

United States Department of Transportation

Dynamic Regulatory System
A Comprehensive Knowledge Center of Regulatory and Guidance Material from the Office of Aviation Safety and other Services and Offices

Welcome, Guest [Sign In](#)

[Search](#) [What's New](#) [DRS Feedback](#) [Help & Training](#)

ATTENTION: We enabled Multi Factor Authentication (MFA) for added protection. New and existing external users will need to complete the MFA registration process following the "Click Here" on Sign In page and clicking on "New User? Register for an external account" on MyAccess - Sign In. Your favorite documents and preferences will be retained if you use the same email address to sign up with MFA that you used previously for your DRS account.

Home

Browse

[Expand All](#) [Collapse All](#)

Search for document type/category

- Airworthiness Directives (ADs)
 - AD Final Rules
 - Emergency ADs (EAD)
 - AD Notice of Proposed Rulemaking (AD NPRM)
 - Airworthiness Directives Biweekly (AD Biweekly)
- Regulations
- Regulation Related Documents and Reports
- Civil Aeronautics Manuals
- Advisory Circulars
- Order 8900.1, Flight Standards Information Management System
- Other Orders, Notices, Technical Standard Orders (TSO), Handbooks, Bulletins and

AD Final Rules

Note: Airworthiness Directives are part of the Code of Federal Regulations, but they are not codified in the annual edition. The Federal Register is the official daily publication of the United States government. As such, the FAA publishes airworthiness directives in full in the Federal Register as amendments to 14 CFR §39.13.

Subscribe for notifications using the FAA GovDelivery Service

Filters [AD Rules Filtering Guide](#)
[Tips for Searching Airworthiness Directives \(ADs\)](#)

Status	AD Number	Clear 172
Current	Choose	<input type="checkbox"/> 172G
Effective Date	Office of Primary Responsibility	<input type="checkbox"/> 172H (USAF T-41A)
Type or Select a date/date range	Choose	<input type="checkbox"/> 172I
Citation Publish Date	Make	<input type="checkbox"/> 172K
Type or Select a date/date range	Choose	<input type="checkbox"/> 172L
Product Type	Product Subtype	<input checked="" type="checkbox"/> 172M
Choose	Choose	<input type="checkbox"/> 172N
		172M
		Subject
		Choose



PÚ – OPAKOVANÁ AD + KLZ VŠECHNA AD

United States Department of Transportation

Dynamic Regulatory System
A Comprehensive Knowledge Center of Regulatory and Guidance Material from the Office of Aviation Safety and other Services and Offices

Welcome, Guest | Sign In

Search | What's New | DRS Feedback | Help & Training

AD Final Rules (7) | Active - Exact

AD Number	Subject	Status	Effective Date	Office of Primary Responsibility	Make	Model
2023-10-02	Indicating/Recording System, Navigation	Current	05/26/2023	AIR-720: Operational Safety Branch	The Boeing	18 23 35 36 50 58 60 65 70 76 77 95 99 100 111
2022-03-15	Fuel Quantity Indicator	Current	03/21/2022	AIR-7K0: Wichita ACO Branch	Aermacch	F.260 F.260B F.260C F.260D F.260E F.260F S.205 - 18/F S.205
2011-10-09	Seat Rails and Roller Housing Inspections	Current	06/17/2011		Cessna Air	150A 150B 150C 150D 150E 150F 150G 150H 150I 150J
2011-06-02	Engine	Current	05/26/2011		Cessna Air	172F (USAF T-41A) 172G 172H (USAF T-41A) 172I 172K 172L 172M
2008-26-10	Alternate static air source selector valve	Current	01/05/2009		Cessna Air	172 172A 172B 172C 172D 172E 172F (USAF T-41A) 172G 172H
2008-02-18	Pick-up collar support and nylon screws	Current	02/28/2008		Cessna Air	172 172A 172B 172C 172D 172E 172F (USAF T-41A) 172G 172H
2006-03-08	Vacuum pumps	Current	03/10/2006		Aero Adv	14-19 14-19-2 14-19-3 17-30 17-30A 17-31 17-31A 17-31ATC
2005-01-19	Mode S transponders	Current	02/23/2005	AIR-720: Operational Safety Branch	328 Supp	328-100 F.260 F.260B F.260C F.260D F.260E F.260F S.205 - 18/F
2000-06-01	Fuel Strainer Assembly	Current	05/05/2000		Cessna Air	150F 150G 150H 150I 150J 150K 150L 150M 152 172F (USAF T-41A)
98-21-21 R1	Electric Inflatable Door Seals	Current	05/01/2000	AIR-720: Operational Safety Branch	Cessna Air	17-30 17-30A 17-31 17-31A 17-31ATC 17-31TC 170 170A 170B
99-27-02	Fuel Selector Valves	Current	01/21/2000		Cessna Air	170B 172 172A 172B 172C 172D 172E 172F (USAF T-41A) 172G
98-25-02	Top-mounted Antenna	Current	12/22/1998	AIR-720: Operational Safety Branch	Bell Helic	407 172 172A 172B 172C 172D 172E 172F (USAF T-41A) 172G
98-14-03	Transponders	Current	08/16/1998	AIR-720: Operational Safety Branch	Cessna Air	172 172A 172B 172C 172D 172E 172F (USAF T-41A) 172G 172H
96-12-22	Full Flow Engine Oil Adapter	Current	07/31/1996	AIR-720: Operational Safety Branch	Bellanca	A CH-300 Pacemaker 120 140 140A 150 150A 150B 150C 150D
96-09-06	Air Filter Assemblies	Current	06/07/1996	AIR-720: Operational Safety Branch	Maule Aer	7ACA 7ECA 7FC DC-65 DCO-65 2150A 2180 120 140 140A
80-25-07 R1	Oil Coolers	Current	09/24/1981	AIR-720: Operational Safety Branch	American	7ECA 7GCAA 7GCBC 7KCAB 8GCBC 8KCAB 152 172 172K
81-15-03	Engine Inlet Air Filters	Current	07/20/1981	AIR-720: Operational Safety Branch	Cessna Air	2150A 120 140 140A 150 150B 150C 150D 150E 150F 150G
74-06-02	AVCON Mufflers	Current	03/18/1974	AIR-720: Operational Safety Branch	Cessna Air	150 150A 150B 150C 150D 150E 150F 150G 150H 150I 150J
77-12-08	External Electrical Ground Power Receptacle	Current	06/27/1977		Cessna Air	172M 172N 177B 177RG 180J 180K 182P 182Q 207 207A
79-08-03	Electrical System	Current	06/06/1979		Cessna Air	120 140 140A 150 150A 150B 150C 150D 150E 150F 150G
71-18-01	Fuel Selector Valve Placard	Current	08/31/1971		Cessna Air	172 172A 172B 172C 172D 172E 172F (USAF T-41A) 172G 172H
76-21-06	Loss of Engine Oil	Current	10/26/1976		Cessna Air	172M 172N 177B 177RG
73-23-07	Defective Spar Attachment Fittings	Current	11/19/1973		Cessna Air	150 150A 150B 150C 150D 150E 150F 150G 150H 150I 150J
77-02-09	Wing Flap System	Current	02/03/1977		Cessna Air	150 150A 150B 150C 150D 150E 150F 150G 150H 150I 150J
71-22-02	Cracks In Nose Gear Fork	Current	11/09/1971		Cessna Air	150 150A 150B 150C 150D 150E 150F 150G 150H 150I 150J
90-06-03 R1	Exhaust Heater/Muffler Assembly	Current	03/27/1991		Cessna Air	172 172A 172B 172C 172D 172E 172F (USAF T-41A) 172G 172H
79-10-14 R1	Fuel Tank Venting	Current	05/30/1988		Cessna Air	140A 150 150A 150B 150C 150D 150E 150F 150G 150H 150I
69-15-03	Muffler Assembly	Current	08/20/1969		Cessna Air	170 170A 170B 172 172A 172B 172C 172D 172E 172F (USAF T-41A)
83-17-06	Aileron Balance Weights	Current	09/01/1983		Cessna Air	150D 150E 150F 150G 150H 150I 150K 150L 172 172A 172B
73-17-01	Fuel Transfer Pump Placard	Current	08/16/1973		Cessna Air	170 170A 170B 172 172A 172B 172C 172D 172E 172F (USAF T-41A)
74-04-01	Aft Fuselage Bulkhead Assembly	Current	02/12/1974		Cessna Air	172 172A 172B 172C 172D 172E 172F (USAF T-41A) 172G 172H
83-10-03	Control Wheel Yoke Guide Modification	Current	06/30/1983		Cessna Air	172M 172N 172P R172K F172D F172E F172F F172G F172H
76-04-03	ARC PA-S00A Actuators	Current	02/26/1976		Cessna Air	172L 172M 177B 177RG 180H 180J 182N 182P 207 210K

PART M LIGHT:

ML.A.302 AMP

5. AMP musí uvádět další úkony údržby s ohledem na zvláštnosti daného letadla, jeho konfiguraci a specifika provozu zohledňující prvky jako:

- a) Zvláštní zástavby / modifikace
- b) Opravy na letadle
- c) Celky s omezenou životností a celky kritické z hlediska safety
- d) Doporučení ohledně TBO vyhlášená v servisních bulletinech / dopisech a jiných nezávazných servisních informacích
- e) Příslušné provozní příkazy nebo pravidelné prohlídky zařízení
- f) Zvláštní provozní oprávnění (RVSM, PBN ...)
- g) Způsob použití letadla a provozní prostředí

PROČ ČÍST TEXT 1321/2014 ?

GM1 ML.A.302(c)(4) Program údržby letadla

ED Decision 2020/002/R

POVINNÉ INFORMACE O ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI JINÉ NEŽ AD

„Povinné informace o zachování letové způsobilosti“ jiné než AD se mohou lišit od jednoho letadla k druhému, v závislosti na použité certifikační základně typu. Letadlo mohlo být certifikováno před tím, než byl v certifikační specifikaci (nebo předpisu letové způsobilosti) zaveden termín „ALS (Airworthiness Limitations Section - sekce omezení letové způsobilosti)“. Záměrem je však to, že AMP (ať už je založen na MIP nebo ne) zahrnuje všechny povinné požadavky na plánovanou údržbu zjištěné během počáteční činnosti letové způsobilosti držitelem TC, držitelem STC a případně držitelem TC pro motor. Tyto požadavky lze identifikovat na základě různých označení, jako například:

- Omezení letové způsobilosti a Položky omezující letovou způsobilost (ALI)
- Požadavky na osvědčování údržby (CMR)
- Položky bezpečné životnosti nebo limity bezpečné životnosti nebo omezení bezpečné životnosti
- Části s omezenou životností (LLP)
- Časové lhůty
- Ukončení provozní životnosti
- Povinné prohlídky nebo povinné prohlídky letové způsobilosti
- Omezení letové způsobilosti paliva nebo omezení bezpečnosti palivových nádrží

V případě pochybností se doporučuje zkontrolovat TCDS nebo kontaktovat DAH.

Intervaly povinných informací o zachování letové způsobilosti nemůže CAMO/CAO prodloužit. Eskalaci těchto úkolů schvaluje agentura.

PART M LIGHT:

MLA.302 AMP

d) Minimální program prohlídek (MIP)

1. předepisuje následující intervaly prohlídek pro:

- a) letouny, turistické motorové kluzáky a balony 1 rok nebo 100 hodin provozu s tolerancí 1 měsíc nebo 10 hodin,
- b) kluzáky a motor. kluzáky mimo TMG 1 rok s tolerancí 1 měsíc

2. MIP obsahuje vždy následující informace:

- a) Servisní úkony vyžadované DAH
- b) Prohlídku značení
- c) Kontrolu záznamů o vážení
- d) Provozní zkoušku odpovídáče
- e) Zkoušku pitot-statického systému

PART M LIGHT:

ML.A.302 AMP

- f) MIP obsahuje dále u letounů:
 - i) **Provozní zkoušku výkonu a otáček, magnet, tlaku paliva a oleje, teploty motoru.**
 - ii) U motorů s automatickým ovládním motoru, publikovaný postup zkoušky motorů před vzletem.
 - iii) U motorů se suchou klikovou skříní, přeplňovaných motorů a kapalinou chlazených motorů kontrolu, zda motor nejeví známky narušení oběhu kapaliny.

PART M LIGHT:

ML.A.302 AMP

Letadlo BEZ AMP ?

e) Deklarace vlastníkem ani schválení CAMO / CAO se nevyžaduje a dokument AMP nemusí být předkládán za podmínek, že:

- 1) Všechny instrukce DAH pro zachování LZ jsou dodrženy bez jakýchkoliv odchylek a
- 2) Všechna doporučení k údržbě (např. TBO) vyhlášená v servis. bulletinech, dopisech a jiných nezávazných servis. informacích jsou dodržována bez jakýchkoliv odchylek a
- 3) Není potřeba provádět další úkoly údržby v souvislosti se zvláštní zástavbou, opravami na letadle, zvláštními provozními oprávněními, použitím letadla a provozním prostředím a
- 4) Je povolena údržba letadla pilotem-vlastníkem.

PART M LIGHT:

MLA.302 AMP

9. AMP podléhá jednou ročně kontrole, kterou provádí:

- a) v kombinaci s KLZ osoba, která provádí KLZ, nebo
- b) CAMO / CAO, která řídí zachování LZ letadla v případech, kdy neprobíhá současně s KLZ.

Pokud kontrola odhalí nedostatky stavu letadla, které souvisejí s nedostatky v AMP, musí být AMP příslušně změněn.

- Pokud osoba provádějící kontrolu nesouhlasí se změnami AMP, které navrhuje vlastník / CAMO / CAO, je povinna informovat příslušný úřad registrace letadla.
- Úřad rozhodne, jak má být AMP změněn, příp. provede ACAM.

PART M L : ODPOVĚDNOST OP PŘI VYDÁNÍ ARC

Zodpovídá tedy za to že:

- a) Údržba každého letadla musí být prováděna v souladu s programem údržby letadla (AMP)
- b) Program údržby a veškeré jeho změny buď:
 - 1. Deklaruje vlastník, pokud zachování LZ neřídí CAMO / CAO,
 - 2. Schvaluje CAMO / CAO odpovědná za řízení zachování LZ.

Subjekt, který AMP deklaroval / schválil, odpovídá též za jeho průběžnou aktualizaci.

**Nezávislý osvědčující personál kontroluje
při vydávání ARC obsah Programu údržby.**

MĚŘENÍ KOMPRESÍ JE TO SOUČÁST ALTERNACE NEBO POVINNOST?



ANALÝZA OLEJE

Nikl v oleji vedl majitele Cessny k provedení boroskopické kontroly motoru a zjistil tři poškozené výfukové ventily

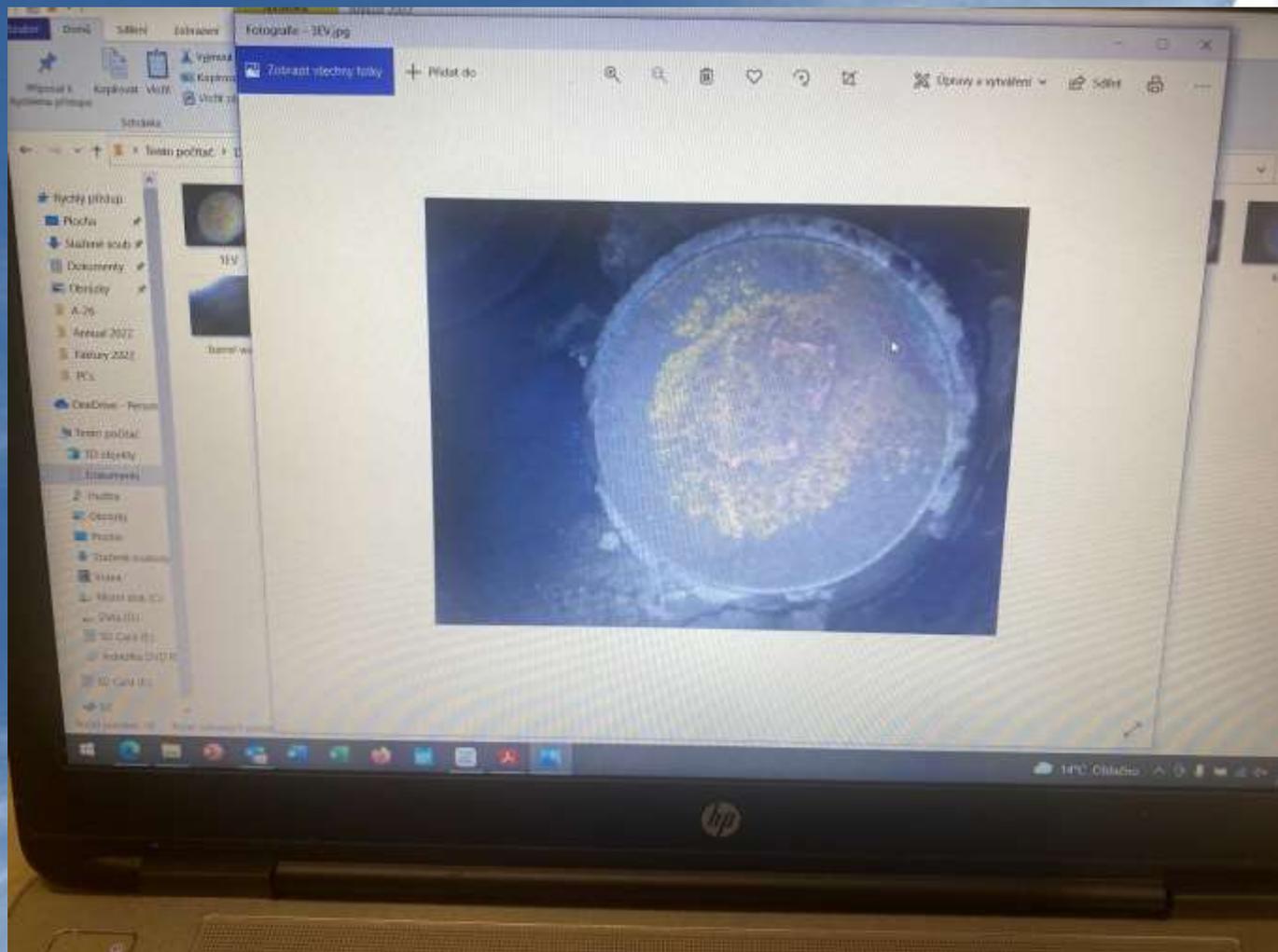
Chrom může být vačková hřídel, kobalt pístí kroužky atd...



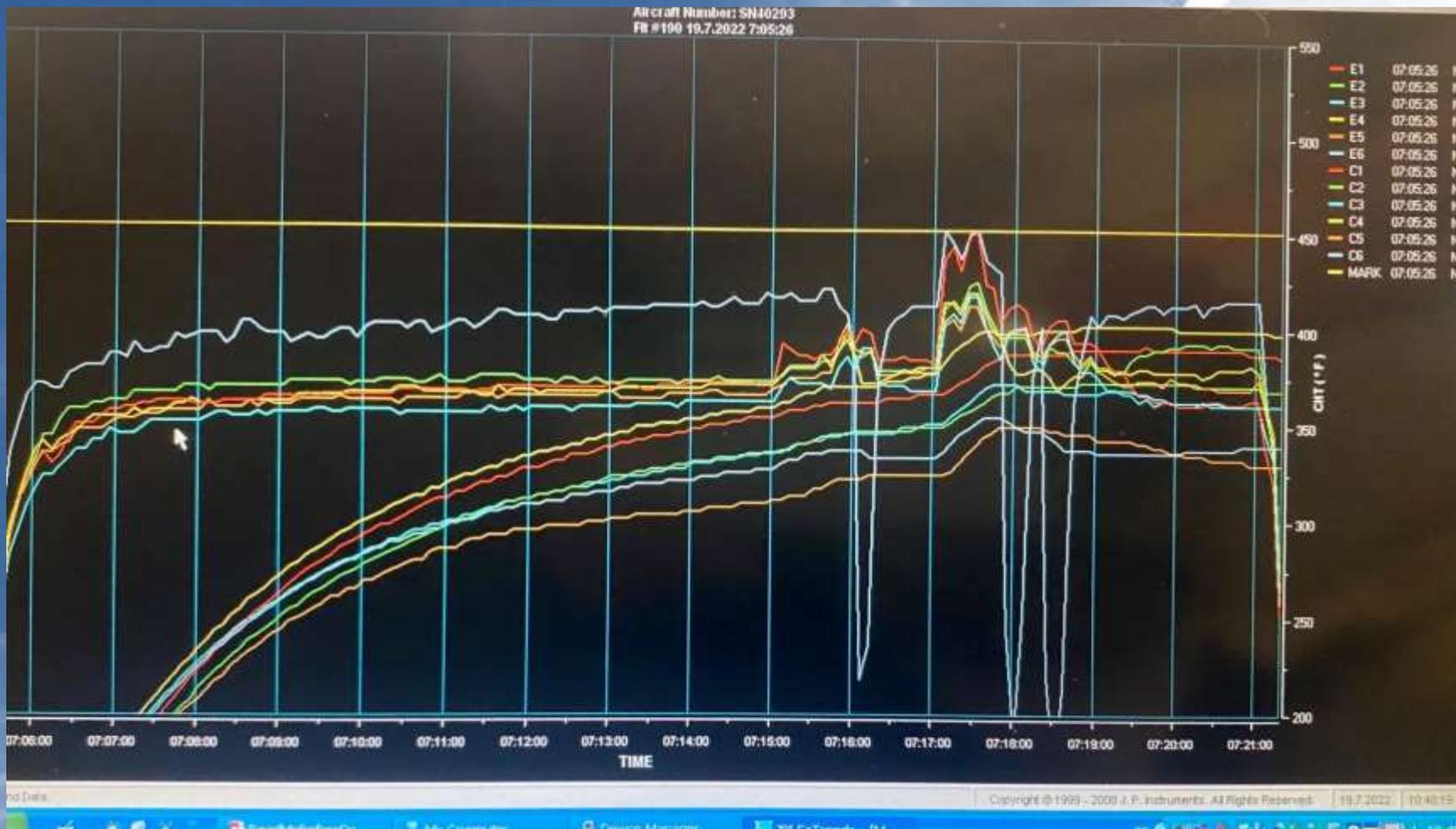
PART M LIGHT: ALTERNACE LIMITŮ KDY A JAKÉ - PROGRAM ÚDRŽBY



PART M LIGHT: ALTERNACE LIMITŮ KDY A JAKÉ - PROGRAM ÚDRŽBY



ZDŮVODNĚNÍ ODCHYLKY OD TBO?



PART M LIGHT: ALTERNACE LIMITŮ KDY A JAKÉ - PROGRAM ÚDRŽBY



PART M LIGHT: ALTERNACE LIMITŮ KDY A JAKÉ - PROGRAM ÚDRŽBY

- ✓ Alternativní údržby s využitím:
 - ✓ Moderních metod NDT
 - ✓ Analýzy, resp. spektrální analýzy oleje
 - ✓ Boroskopie
 - ✓ Vyhodnocení provozních dat
-
- ✓ Připomeňme si MIP!

- a) Aby bylo vyhověno požadavku na kontrolu letové způsobilosti letadla uvedenému v bodě ML.A.901, provede personál kontroly letové způsobilosti dokumentovaný přezkum záznamů letadla s cílem ověřit, že:
1. byly řádně zaznamenány letové hodiny draku, motoru a vrtule a související letové cykly;
 2. letová příručka je použitelná pro konfiguraci letadla a odpovídá poslední revizi;
 3. byla provedena veškerá údržba podle schváleného programu údržby letadla;
 4. všechny známé závady byly opraveny nebo řízeným způsobem odloženy;
 5. všechny příslušné příkazy k letové způsobilosti byly použity a řádně registrovány;
 6. veškeré modifikace a opravy provedené na letadle byly zaregistrovány a jsou v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012;
 7. všechny letadlové celky s omezenou životností zastavěné v letadle jsou řádně identifikovány, registrovány a nepřekročily jejich schválené doby životnosti;
 8. veškerá údržba byla osvědčena v souladu s touto přílohou;
 9. pokud je to požadováno, aktuální zpráva o hmotnosti a vyvážení odráží konfiguraci letadla a je platná;
 10. letadlo je v souladu s poslední revizí jeho typového návrhu, který je schválen agenturou;
 11. pokud je to vyžadováno, má letadlo osvědčení hlukové způsobilosti odpovídající aktuální konfiguraci letadla v souladu s hlavou I přílohy I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012.
- b) Personál kontroly letové způsobilosti uvedený v písmenu a) provede fyzický posudek letadla. Pro tyto prohlídky je personálu kontroly letové způsobilosti, který není odpovídajícím způsobem kvalifikován podle přílohy III (část 66), nápomocen personál s odpovídající kvalifikací.
- c) Prostřednictvím fyzických posudků letadel personál kontroly letové způsobilosti ověří, že:
1. veškeré požadované označení a štítky jsou řádně připevněny;
 2. letadlo vyhovuje jeho schválené letové příručce;
 3. konfigurace letadla vyhovuje schválené dokumentaci;
 4. nebyly zjištěny žádné zjevné závady, které nebyly odstraněny podle bodu ML.A.403;
 5. nebyly zjištěny rozpory mezi letadlem a dokumentovanou kontrolou záznamů podle písmene a).
- d) Odchylně od bodu ML.A.901 písm. a) může být kontrola letové způsobilosti provedena o maximálně 90 dnů dříve bez ztráty kontinuity plánu kontroly letové způsobilosti, aby mohla být fyzická kontrola letadla provedena během kontrolní údržby.

SEZNAM MODIFIKACÍ A SB - ZÁSTAVBA RÁDIA - CS-STAN



Annex to ED Decision 2022/005/R

Certification Specifications for Standard Changes and Standard Repairs (CS-STAN)

ACCEPTABLE METHODS, TECHNIQUES AND PRACTICES FOR CARRYING OUT AND IDENTIFYING STANDARD CHANGES AND STANDARD REPAIRS (SCs/SRs) AS PERMITTED PURSUANT TO PART 21

Standard Change CS-SC060a

INSTALLATION OF A SECONDARY ATTITUDE INDICATOR

1. Purpose

This SC is for the installation of a secondary attitude indicator and its associated external sensors/interfaces, as applicable.

Note 1: A primary attitude indicator is required for VFR at night and for IFR operations. A secondary attitude indicator can be voluntarily installed when no standby attitude indicator is required and/or in addition to a required primary attitude indicator.

Note 2: The secondary attitude indicator may include further secondary instruments, e.g. direction indication, airspeed, altitude, turn rate.

2. Applicability/Eligibility

Aeroplanes that are not complex motor-powered aircraft, and any ELA2 aircraft.

This SC can be used to install a secondary attitude indicator in the following cases:

- aeroplanes that are not complex motor-powered aircraft and ELA2 aircraft certified to operate only in VFR conditions (including VFR at night);
- aeroplanes for which no airworthiness or operational regulations require an attitude indicator;
- aeroplanes that are not complex motor-powered aircraft and ELA2 aircraft certified to operate also in IFR conditions provided that one of the following cases applies:
 - an exchange of an existing secondary attitude indicator ;
 - a substitution of the on-board clock; or
 - an exchange of a rate-of-turn indicator according to FAA AC 91-75.

SEZNAM MODIFIKACÍ A SB - ZÁSTAVBA RÁDIA - CS-STAN



CS-STAN Issue 4

Standard Change CS-SC403b

PROVISIONS FOR THE INSTALLATION OF LIGHTWEIGHT CAMERAS

1. Purpose

The purpose of this SC is to specify the structural provisions for the ins mounted lightweight cameras on aircraft. The mounted camera needs batteries, and no external wiring.

Note: This SC does not apply to handheld carry-on cameras, nor to dev mounted cameras.

2. Applicability/Eligibility

Any ELA2 aircraft.

3. Acceptable methods, techniques, and practices

For the purposes of this SC, the following definitions apply:

- 'installer' means the person that releases the aircraft to servic accordance with AMC M.A.801 or AMC1 ML.A.801, as applicable
- 'user' means the pilot who attaches the camera to the airc established and released by the Installer.

The following standard applies:

- CAA UK CAP1369³⁷, *Camera Mounts Guide*, Appendix A, except referenced light aircraft engineer (LAE) is to be substituted by tl to service in accordance with AMC M.A.801 or AMC1 ML.A.801,

Standard Change CS-SC105b

INSTALLATION OF MOUNTING SYSTEMS TO HOLD EQUIPMENT

1. Purpose

This SC is for the installation of mounting systems that are intended to hold pilot's equipment inside the cockpit or the cabin. This SC only addresses the mechanical installation of mounting systems.

Note: This SC does not apply to handheld carry-on cameras, nor to devices worn by the pilot, e.g. helmet-mounted cameras.

2. Applicability/Eligibility

This SC is applicable to any ELA2 aircraft, excluding rotorcraft.

3. Acceptable methods, techniques, and practices

For the purposes of this SC, the following definitions apply:

- 'installer' means the person that releases the aircraft to service (and that carries out this SC) in accordance with AMC M.A.801 or AMC1 ML.A.801, as applicable;
- 'mounting system' means the structural provisions such as suction mounts, brackets, clamps or any attachments which are fastened or bonded and installed in the aircraft through this SC;
- 'equipment' means the equipment that is used and installed by the pilot on the mounting system defined above in accordance with the data established and released by the installer; and
- 'unit' means the equipment plus the mounting system.

Installation conditions.

- All the parts and appliances identified in this SC are eligible for installation without an EASA Form 1.

SEZNAM MODIFIKACÍ A SB - ZÁSTAVBA RÁDIA - CS-STAN

Standard Change CS-SC001b

INSTALLATION OF VHF VOICE COMMUNICATION EQUIPMENT

1. Purpose

Exchange of communications (COM) equipment, and for aircraft limited to VFR operation, also installation of COM equipment. This SC does not include installation of antennas.

2. Applicability/Eligibility

Aeroplanes not being complex motor-powered aircraft with a maximum cruising speed in ISA conditions below 250 kt IAS, rotorcraft that are not complex motor-powered aircraft, and any ELA2 aircraft.

Note: The reference to IAS in the condition for the maximum speed originates from the Standardised European Rules of the Air (SERA) for the classification of airspace. The maximum cruising speed is intended to limit the likelihood (number of eligible installations) and the consequences (less pressure for the air traffic controller to coordinate the issue with the next ATC sector) that could arise from eligible installations and lead to a loss of or a degradation of air-ground voice communications

3. Acceptable methods, techniques, and practices

The following standards contain acceptable data:

- FAA Advisory Circular AC 43.13-2B Chapter 2

Additionally, the following conditions apply:

- The equipment is authorised in accordance with any of the following technical standards: JTSO-2C37d, JTSO-2C37e, ETSO-2C37e, JTSO-2C38d, JTSO-2C38e, ETSO-2C38e or ETSO-2C169a, or later amendments, or equivalent standards.
- The equipment is capable of 8.33-kHz and 25-kHz channel spacing.



SEZNAM MODIFIKACÍ A SB - ZÁSTAVBA RÁDIA - CS-STAN



U.S. Department
of Transportation
Federal Aviation
Administration

Advisory Circular

Subject: Acceptable Methods,
Techniques, and Practices – Aircraft
Alterations

Date: 3/3/08

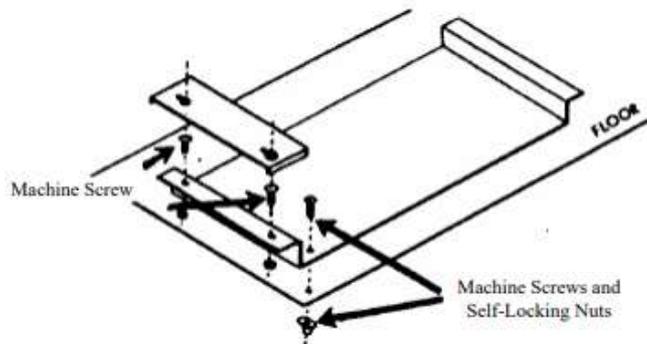
AC No: 43.13-2B

Initiated by: AFS-300

1. PURPOSE. This advisory circular (AC) contains methods, techniques, and practices acceptable to the Administrator for the inspection and alteration on non-pressurized areas of civil aircraft of 12,500 lbs gross weight or less. This AC is for use by mechanics, repair stations, and other certificated entities. This data generally pertains to minor alterations; however, the alteration data herein may be used as approved data for major alterations when the AC chapter, page, and paragraph are listed in block 8 of FAA Form 337 when the user has determined that it is:



FIGURE 2-6. TYPICAL RIGID BASE PLATE MOUNT



205. FABRICATION OF SUPPORTING BRACKETS FOR ATTACHMENT TO STRUCTURE OTHER THAN FLOORING.

a. Typical supporting brackets usually consist of a shelf or platform upon which the radio unit mounting base assembly can be installed in the same manner as described in applicable paragraph 203.

b. Fabricate bracket in accordance with good aircraft design, layout, assembly practices, and

workmanship to obtain results compatible with the airframe structure. Generally, the thickness of bracket material will depend on the size or area of the platform and load it must sustain in accordance with provisions set forth in chapter 1.

c. Use a rivet size and pattern compatible with the aircraft structure to provide the strength needed to assure support of the loads imposed under all flight and landing conditions.

SEZNAM MODIFIKACÍ A SB - ZÁSTAVBA RÁDIA - CS-STAN

Standard Change CS-SC031c

EXCHANGE OF CONVENTIONAL ANTI-COLLISION LIGHTS, POSITION LIGHTS, AND LANDING AND TAXI LIGHTS FOR LED-TYPE LIGHTS

1. Purpose

Exchange of anti-collision lights, position lights, and landing and taxi lights for LED-type lights.

2. Applicability/Eligibility

Aeroplanes that are not complex motor-powered aircraft, rotorcraft that are not complex motor-powered aircraft and are not approved for NVISs, and any other ELA2 aircraft.

3. Acceptable methods, techniques, and practices

The following standards contain acceptable data:

- [FAA](#) Advisory Circular AC 43.13-2B, Chapter 4; and
- [FAA](#) Advisory Circular AC 43.13-1B, Chapter 11, Section 15 (on bonding) or ASTM F2639-18 or subsequent revisions.

Additionally, the following conditions apply:

- taxi and landing lights that are not combined with anti-collision lights or with position lights are eligible for installation without an EASA Form 1;
- anti-collision lights and position lights for day VFR aircraft are eligible for installation without an EASA Form 1;



DOKUMENTACE: SEZNAM STC - EASA VS. FAA

KDE HLEDAT ZDA EXISTUJE STC EASA: WWW.EASA.EU
CO DĚLAT KDYŽ TAM
INSTALOVANÉ FAA STC NENÍ ?

 European Union Aviation Safety Agency Form	
EASA validation of FAA Supplemental Type Certificate classified as Basic and limited to one serial number	
<p>Data protection: Personal data included in this application is processed by EASA pursuant to Regulation 2018/1725 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data by the Union institutions, bodies, offices and agencies and on the free movement of such data. It will be processed solely for the purposes of the performance, management and follow-up of the Application by the Agency, without prejudice to possible transmission to internal audit services, to the Court of Auditors, to the European Anti-Fraud Office (OLAF) for the purposes of safeguarding the financial interests of the European Union. The Applicant shall have the right of access to his personal data and the right to rectify any such data that is inaccurate or incomplete. Should the Applicant have any queries concerning the processing of his personal data, he shall address them to the Agency at the following address: dpo [at] easa.europa.eu. The Applicant shall have right of recourse at any time to the European Data Protection Supervisor.</p>	
<p>This Application and additional documents should be sent by e-mail to:</p> <p>STC@easa.europa.eu</p>	<p>Completion Instructions</p>  <p>Completion Instructions</p> <p>Please double-click on the icon to access the completion instructions</p>
<p>The following documents shall be submitted together with the application:</p> <ul style="list-style-type: none">• Copy of the FAA STC;• Data package providing evidence of basic STC classification (Installation instructions, AFM, ICA, etc.);• Document attesting the FAA STC Holder refusal to pursue EASA validation as well as his statement of "no objection for EASA validation".	
1. Your Reference	OKPBE / AUTOPILOT STC VALIDATION

<ul style="list-style-type: none">• Data package providing evidence of basic STC classification (Installation instructions, AFM, ICA, etc.);• Document attesting the FAA STC Holder refusal to pursue EASA validation as well as his statement of "no objection for EASA validation".	
1. Your Reference	OKPBE / FIREWALL BATTERY MOUNT

 European Union Aviation Safety Agency Form	
EASA validation of FAA Supplemental Type Certificate classified as Basic and limited to one serial number	
<p>Data protection: Personal data included in this application is processed by EASA pursuant to Regulation 2018/1725 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data by the Union institutions, bodies, offices and agencies and on the free movement of such data. It will be processed solely for the purposes of the performance, management and follow-up of the Application by the Agency, without prejudice to possible transmission to internal audit services, to the Court of Auditors, to the European Anti-Fraud Office (OLAF) for the purposes of safeguarding the financial interests of the European Union. The Applicant shall have the right of access to his personal data and the right to rectify any such data that is inaccurate or incomplete. Should the Applicant have any queries concerning the processing of his personal data, he shall address them to the Agency at the following address: dpo [at] easa.europa.eu. The Applicant shall have right of recourse at any time to the European Data Protection Supervisor.</p>	
<p>This Application and additional documents should be sent by e-mail to:</p> <p>STC@easa.europa.eu</p>	<p>Completion Instructions</p>  <p>Completion Instructions</p> <p>Please double-click on the icon to access the completion instructions</p>
<p>Submitted together with the application:</p> <ul style="list-style-type: none">• Copy of basic STC classification (Installation instructions, AFM, ICA, etc.);• STC Holder refusal to pursue EASA validation as well as his statement of "no objection for EASA validation".	
/ ENGINE MONITOR MVP-50P STCVALIDATION	



DOKUMENTACE: SEZNAM STC

KDE HLEDAT ZDA EXISTUJE STC EASA: WWW.EASA.EU

CO DĚLAT KDYŽ TAM INSTALOVANÉ STC NENÍ ?

VALIDOVÁNO LBA před vznikem EASA !

AIRWORTHINESS APPROVAL NOTE NO: 27402 Addendum 2

APPLICANT: CAA Internal Purposes

AIRCRAFT TYPE: Cessna 172

REGISTRATION NO: - CONSTRUCTOR'S NO: -

OPERATOR: -

INSTALLER: -

DESIGN ORGANISATION: Air Plains Services Corp, Wellington Kansas

CERTIFICATE CATEGORY: Transport Category (Passenger)

MODIFICATION NO: FAA STC's SA2196CE, SA4428SW

MODIFICATION TITLE: **Approval of STC SA4428SW installation of 180 HP Lycoming 0-360 engine and McCauley/Senseich propeller. SA2196CE increased gross weight to 2550 lb**

SA4428SW Installs a Lycoming P
A4M or A4N engine
or 1A170/JFA
Lycomi
Ser

...44A,
7660

3. Approval Basis

Under BCAR B2-2, the
its FAA Type Certificate
Notices, and
scheduling
the in
sub-

Provided that it conforms to the contents of this AAN, is operated in accordance with the approved Flight Manual, and is maintained in accordance with a maintenance Programme approved by the CAA.

4.

Paul Hatton
For the Civil Aviation Authority
Date 18 June 2004

APPROVED BY EASA UNDER APPROVAL NUMBER 2004-0927
DATED 15 AUGUST 2004

1. Introduction

The Air Plains STC's SA2196CE and SA4428SW have previously been approved on a Reims built Cessna 172M, approved in the Private Category under AAN 23180 stated that the aircraft would not be eligible for upgrade to Transport Category (Passenger) due to the lack of performance data at the time within the STC's holders Flight Manual Supplement. The AAN operation in the Transport Category (Passenger) at the Cessna 172M MTOW of 2300 lb.

This AAN has been raised to **Addendum 1** to record 2300lb MTOW. With the appropriate CAA approval, Supplement the Cessna 172M aircraft are approved MTOW.

The performance data required is defined in the Air Navigation Order 3 'General Regulations' paragraph 10.

Addendum 2 to this AAN has been raised to extend the SA4428SW within the applicability of the original FAA STC.

2. Build Standard

The Cessna 172M build standard is defined in FAA Type Certificate 3A12. In addition this aircraft has the following FAA STC's fitted-

SA2196CE Increases gross weight to 2550 lb.

For all other Cessna 172 not covered by the applicability of the above supplement and having a Transport Category (Passenger) C of A, the MTOW limitations are as defined in the basic Cessna Flight Manual.
The operator shall verify with the CAA that the appropriate Flight Manual supplements introduced by these STC's have been approved for use with the aircraft particular to the aircraft serial number involved.

7. Name

The installation of the Lycoming 0-360 engine and McCauley or Senseich propellers and increase in gross weight to 2550lb affect the declared noise level for the aircraft.
Examples of the type added to the UK register are required to be issued with a noise certificate to reflect their modified standard.

8. Limitations

For Cessna 172 aircraft not covered in the applicability of the Air Plains Flight Manual Supplement for Cessna 172M S/N 17200769 through 17200804, Document #1720050J, dated 9 March 2001 and holding a Transport Category (Passenger) Certificate of Airworthiness, the Max Take-off weight shall be limited to that in the basic Cessna Flight Manual.
All placards specified by the manufacturer must be installed. Limitations and conditions defined in the Flight Manual Supplement, the FAA STC, and the manufacturer's documentation must be observed.

9.

Attention is drawn to the condition stated in the FAA STC that the compatibility of the modification with other previously approved modifications, installed on the particular aircraft, must be verified by the installer. Where the potential for interactions between modifications exists, the advice of the CAA shall be sought.

Continued Airworthiness

The influence of the modification on Airworthiness Directive, Service Bulletin etc. must be considered and the publications mentioned accordingly. The maintenance schedule for the aircraft should include reference to this material to the original design.
The modification is approved for installation in any Cessna Model 172 aircraft within the applicability of the FAA STC.
The modification is approved for installation in any Cessna 172 within the applicability of the FAA STC, provided that the limitations above, having a certificate of

... type to
... performed
... The results of
... or fleet-monitoring

...ed in Cessna 172M aircraft the Air
...sna 172M S/N 17260759 through
... 9 March 2001 must be included in the
.../TOW or later approved revisions



DOKUMENTACE: SEZNAM STC

HFG Regionalflug GmbH LBA Nr. II-C 19

Seite 1 von 4

Anhang zum Flughandbuch für das Absetzen von 4 Fallschirmspringern
(manuell oder automatisch)

Gültig für folgende Baureihen: Cessna 182 E, 182 F, 182 G, 182 H, 182 J,
Cessna 182 K, 182 L, 182 M, 182 N, 182 P,
Cessna 182 Q, 182 R, T 182, F 182 P, F 182 Q,

I. Technische Angaben:

- 1.1 Der Flugzeug ist grundsätzlich nach dem Flughandbuch zu betreiben.
- 1.2 Es sind auszubauen:
 - a. der rechte vordere Sitz; die hintere Sitzbank
 - b. das rechte Steuerhorn
 - c. die Höhenruderanlenkung an der rechten Steuer-
schubtange ist vorn und hinten zu lösen und zu
entfernen; die Schubtange selbst wird mittels
einer Feder, die an der Unterkante eingehakt
wird, gehalten.
 - d. die Aufziehleinen sind an den dafür einzubauenden
Ringbeschlag, rechts vor der hinteren Sitzbank,
zu befestigen.
 - e. an der unteren rechten Türschwelle-Kante sind Vor-
kehrungen zu treffen, durch die ein Scheuern oder
Abbrechen der Aufziehleinen vermieden wird.
 - f. die Aufziehleinen müssen so lang sein, daß der
Verpackungsack hinter dem Leitwerk nachgeschleppt
wird.
 - g. die Anschlaggurte sind auszubauen (von den Sitzen,
auf die Beschläge der Sitze), Anschlaggurte müssen
für jeden Insassen vorhanden sein.

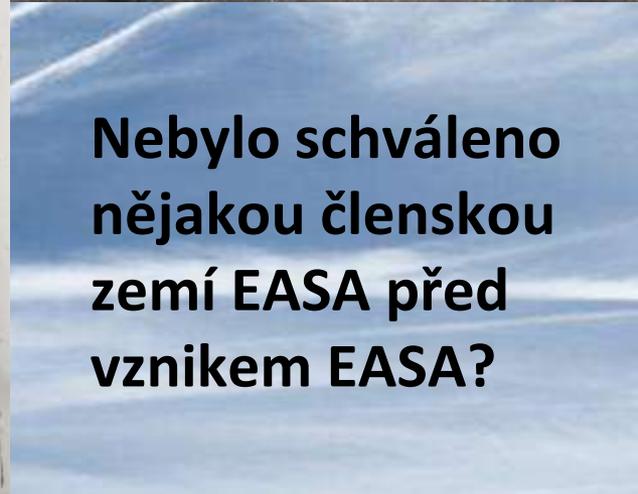
II. Vor dem Start:

- Alle Springer durch Gurte gesichert
- Insassen: 1 Flugzeugführer
 - c Springer (höchstzulässiges Abfluggewicht lt. Flug-
handbuch beachten; es darf nicht überschritten
werden)
- Bei automatischen Springen:
 - Aufziehleinen an zugehöriger Befestigung gesichert, -
beeinflusst nicht die Funktion der Ausrüstung eines anderen
Springers

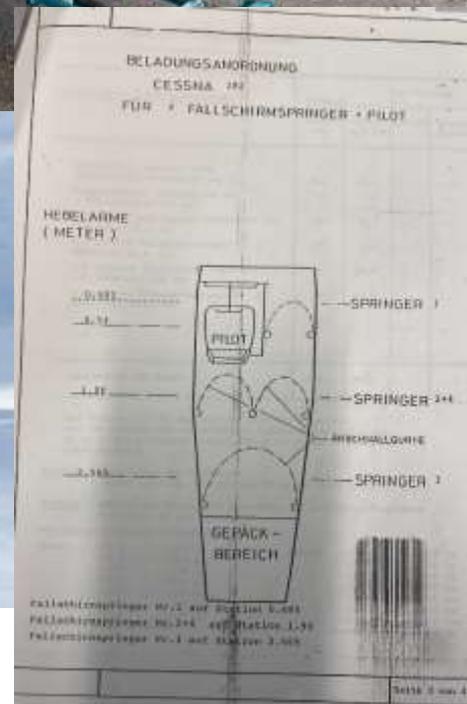
Seite 1 von 4



LBA- Anmerkungen
Pflüger
11.8.86



Nebylo schváleno
nějakou členskou
zemí EASA před
vznikem EASA?



- a) Aby bylo vyhověno požadavku na kontrolu letové způsobilosti letadla uvedenému v bodě ML.A.901, provede personál kontroly letové způsobilosti dokumentovaný přezkum záznamů letadla s cílem ověřit, že:
1. byly řádně zaznamenány letové hodiny draku, motoru a vrtule a související letové cykly;
 2. letová příručka je použitelná pro konfiguraci letadla a odpovídá poslední revizi;
 3. byla provedena veškerá údržba podle schváleného programu údržby letadla;
 4. všechny známé závady byly opraveny nebo řízeným způsobem odloženy;
 5. všechny příslušné příkazy k letové způsobilosti byly použity a řádně registrovány;
 6. veškeré modifikace a opravy provedené na letadle byly zaregistrovány a jsou v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012;
 7. všechny letadlové celky s omezenou životností zastavěné v letadle jsou řádně identifikovány, registrovány a nepřekročily jejich schválené doby životnosti;
 8. veškerá údržba byla osvědčena v souladu s touto přílohou;
 9. pokud je to požadováno, aktuální zpráva o hmotnosti a vyvážení odráží konfiguraci letadla a je platná;
 10. letadlo je v souladu s poslední revizí jeho typového návrhu, který je schválen agenturou;
 11. pokud je to vyžadováno, má letadlo osvědčení hlukové způsobilosti odpovídající aktuální konfiguraci letadla v souladu s hlavou I přílohy I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012.
- b) Personál kontroly letové způsobilosti uvedený v písmenu a) provede fyzický posudek letadla. Pro tyto prohlídky je personálu kontroly letové způsobilosti, který není odpovídajícím způsobem kvalifikován podle přílohy III (část 66), nápomocen personál s odpovídající kvalifikací.
- c) Prostřednictvím fyzických posudků letadel personál kontroly letové způsobilosti ověří, že:
1. veškeré požadované označení a štítky jsou řádně připevněny;
 2. letadlo vyhovuje jeho schválené letové příručce;
 3. konfigurace letadla vyhovuje schválené dokumentaci;
 4. nebyly zjištěny žádné zjevné závady, které nebyly odstraněny podle bodu ML.A.403;
 5. nebyly zjištěny rozpory mezi letadlem a dokumentovanou kontrolou záznamů podle písmene a).
- d) Odchylně od bodu ML.A.901 písm. a) může být kontrola letové způsobilosti provedena o maximálně 90 dnů dříve bez ztráty kontinuity plánu kontroly letové způsobilosti, aby mohla být fyzická kontrola letadla provedena během kontrolní údržby.

- a) Aby bylo vyhověno požadavku na kontrolu letové způsobilosti letadla uvedenému v bodě ML.A.901, provede personál kontroly letové způsobilosti dokumentovaný přezkum záznamů letadla s cílem ověřit, že:
1. byly řádně zaznamenány letové hodiny draku, motoru a vrtule a související letové cykly;
 2. letová příručka je použitelná pro konfiguraci letadla a odpovídá poslední revizi;
 3. byla provedena veškerá údržba podle schváleného programu údržby letadla;
 4. všechny známé závady byly opraveny nebo řízeným způsobem odloženy;
 5. všechny příslušné příkazy k letové způsobilosti byly použity a řádně registrovány;
 6. veškeré modifikace a opravy provedené na letadle byly zaregistrovány a jsou v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012;
 7. všechny letadlové celky s omezenou životností zastavěné v letadle jsou řádně identifikovány, registrovány a nepřekročily jejich schválené doby životnosti;
 8. veškerá údržba byla osvědčena v souladu s touto přílohou;
 9. pokud je to požadováno, aktuální zpráva o hmotnosti a vyvážení odráží konfiguraci letadla a je platná;
 10. letadlo je v souladu s poslední revizí jeho typového návrhu, který je schválen agenturou;
 11. pokud je to vyžadováno, má letadlo osvědčení hlukové způsobilosti odpovídající aktuální konfiguraci letadla v souladu s hlavou I přílohy I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012.
- b) Personál kontroly letové způsobilosti uvedený v písmenu a) provede fyzický posudek letadla. Pro tyto prohlídky je personálu kontroly letové způsobilosti, který není odpovídajícím způsobem kvalifikován podle přílohy III (část 66), nápomocen personál s odpovídající kvalifikací.
- c) Prostřednictvím fyzických posudků letadel personál kontroly letové způsobilosti ověří, že:
1. veškeré požadované označení a štítky jsou řádně připevněny;
 2. letadlo vyhovuje jeho schválené letové příručce;
 3. konfigurace letadla vyhovuje schválené dokumentaci;
 4. nebyly zjištěny žádné zjevné závady, které nebyly odstraněny podle bodu ML.A.403;
 5. nebyly zjištěny rozpory mezi letadlem a dokumentovanou kontrolou záznamů podle písmene a).
- d) Odchylně od bodu ML.A.901 písm. a) může být kontrola letové způsobilosti provedena o maximálně 90 dnů dříve bez ztráty kontinuity plánu kontroly letové způsobilosti, aby mohla být fyzická kontrola letadla provedena během kontrolní údržby.

PART M LIGHT:

TCDS

TCDS

TCDS No.: EASA.A.642
Issue: 04

Type: Bristell B23

Date: 07



TYPE-CERTIFICATE DATA SHEET

No. EASA.A.642

for
Bristell B23Type Certificate Holder
BRM Aero s.r.o.Letecká 255
686 04 Kunovice
Czech RepublicFor models: Bristell B23
Bristell B23-915

A.III. Technical Characteristics and Operational Limitations

1. Type Design Definition Bristell B23 Master Document List ADxC-73-001-MDL, issue A or later approved revision
2. Description
The airplane is a side-by-side single engine two-seater. It has a tapered cantilever low wing configuration with flaps and ailerons. The empennage is conventional. The tricycle landing gear is fixed. The airframe is a lightweight structure comprising aluminium sheets riveted with blind rivets. Airplane is equipped by lithium battery installations. The optional Aircraft Emergency Parachute System (AEPS) is integral part of aircraft design (see A.V.1.).
3. Equipment: The aeroplane is equipped with an optional airframe installed AEPS.
4. Dimensions:

Wingspan (incl. wing tip lights):	9.27 m
Height	2.36 m
Length	6.58 m
Wing area	11.75 m ²
5. Engine

5.1. Model	ROTAX 912 S3
5.2 Type Certificate	EASA.E.121
5.3 Limitations	Refer to TCDS: EASA.E.121
6. Load factors

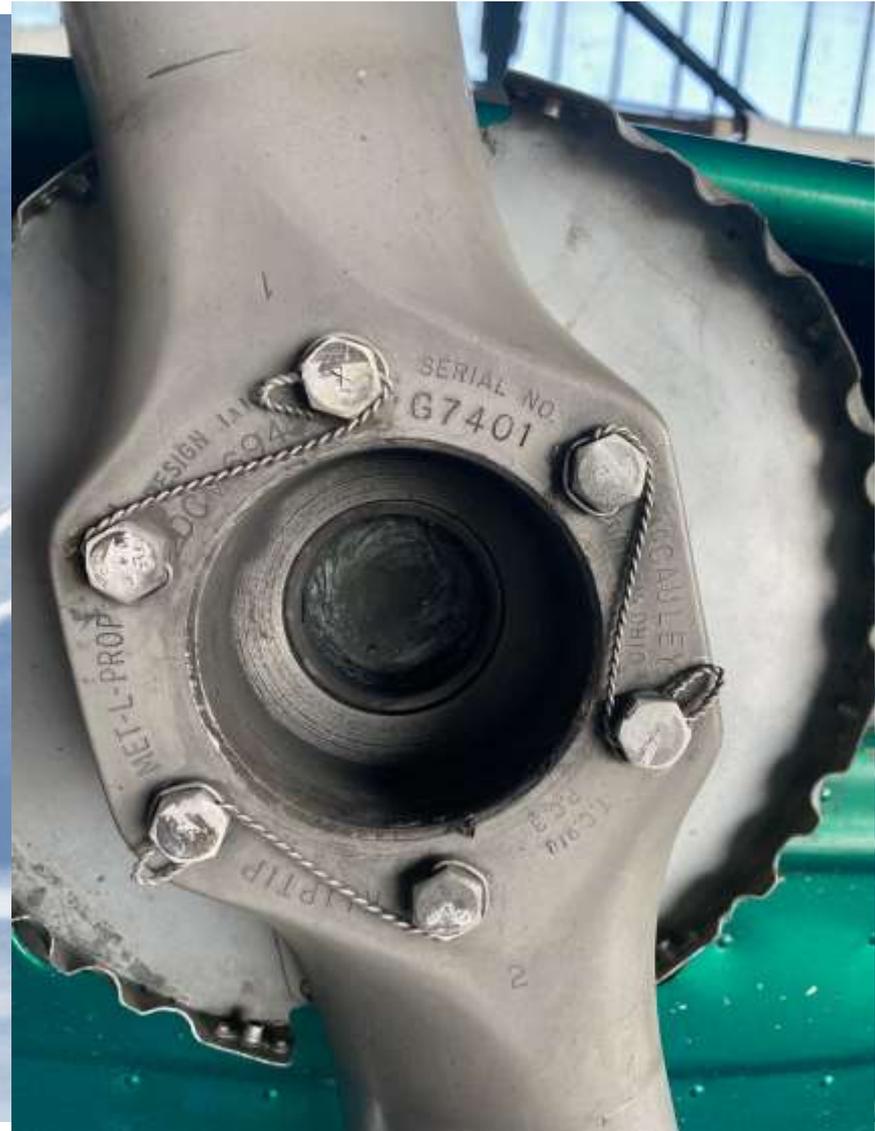
Flaps up	n=+4
Flaps up	n=-2
Flaps down	n=+2
Flaps down	n=+0
7. Propeller

7.1 Model	MTV-34-1-A/175-200
7.2 Type Certificate	EASA.P.049
7.3 Number of blades	three
7.4 Diameter	175 cm
7.5 Sense of Rotation	clockwise, seen from pilot's point of view

PRAKTICKÉ PŘÍKLADY



PRAKTICKÉ PŘÍKLADY



a) Aby bylo vyhověno požadavku na kontrolu letové způsobilosti letadla uvedenému v bodě ML.A.901, provede personál kontroly letové způsobilosti dokumentovaný přezkum záznamů letadla s cílem ověřit, že:

1. byly řádně zaznamenány letové hodiny draku, motoru a vrtule a související letové cykly;
2. letová příručka je použitelná pro konfiguraci letadla a odpovídá poslední revizi;
3. byla provedena veškerá údržba podle schváleného programu údržby letadla;
4. všechny známé závady byly opraveny nebo řízeným způsobem odloženy;
5. všechny příslušné příkazy k letové způsobilosti byly použity a řádně registrovány;
6. veškeré modifikace a opravy provedené na letadle byly zaregistrovány a jsou v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012;
7. všechny letadlové celky s omezenou životností zastavěné v letadle jsou řádně identifikovány, registrovány a nepřekročily jejich schválené doby životnosti;
8. veškerá údržba byla osvědčena v souladu s touto přílohou;
9. pokud je to požadováno, aktuální zpráva o hmotnosti a vyvážení odráží konfiguraci letadla a je platná;
10. letadlo je v souladu s poslední revizí jeho typového návrhu, který je schválen agenturou;
11. pokud je to vyžadováno, má letadlo osvědčení hlukové způsobilosti odpovídající aktuální konfiguraci letadla v souladu s hlavou I přílohy I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012.

b) Personál kontroly letové způsobilosti uvedený v písmenu a) provede fyzický posudek letadla. Pro tyto prohlídky je personálu kontroly letové způsobilosti, který není odpovídajícím způsobem kvalifikován podle přílohy III (část 66), nápomocen personál s odpovídající kvalifikací.

c) Prostřednictvím fyzických posudků letadel personál kontroly letové způsobilosti ověří, že:

1. veškeré požadované označení a štítky jsou řádně připevněny;
2. letadlo vyhovuje jeho schválené letové příručce;
3. konfigurace letadla vyhovuje schválené dokumentaci;
4. nebyly zjištěny žádné zjevné závady, které nebyly odstraněny podle bodu ML.A.403;
5. nebyly zjištěny rozpory mezi letadlem a dokumentovanou kontrolou záznamů podle písmene a).

d) Odchylně od bodu ML.A.901 písm. a) může být kontrola letové způsobilosti provedena o maximálně 90 dnů dříve bez ztráty kontinuity plánu kontroly letové způsobilosti, aby mohla být fyzická kontrola letadla provedena během kontrolní údržby.

PRAKTICKÉ PŘÍKLADY



a) Aby bylo vyhověno požadavku na kontrolu letové způsobilosti letadla uvedenému v bodě ML.A.901, provede personál kontroly letové způsobilosti dokumentovaný přezkum záznamů letadla s cílem ověřit, že:

1. byly řádně zaznamenány letové hodiny draku, motoru a vrtule a související letové cykly;
2. letová příručka je použitelná pro konfiguraci letadla a odpovídá poslední revizi;
3. byla provedena veškerá údržba podle schváleného programu údržby letadla;
4. všechny známé závady byly opraveny nebo řízeným způsobem odloženy;
5. všechny příslušné příkazy k letové způsobilosti byly použity a řádně registrovány;
6. veškeré modifikace a opravy provedené na letadle byly zaregistrovány a jsou v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012;
7. všechny letadlové celky s omezenou životností zastavěné v letadle jsou řádně identifikovány, registrovány a nepřekročily jejich schválené doby životnosti;
8. veškerá údržba byla osvědčena v souladu s touto přílohou;
9. pokud je to požadováno, aktuální zpráva o hmotnosti a vyvážení odráží konfiguraci letadla a je platná;
10. letadlo je v souladu s poslední revizí jeho typového návrhu, který je schválen agenturou;
11. pokud je to vyžadováno, má letadlo osvědčení hlukové způsobilosti odpovídající aktuální konfiguraci letadla v souladu s hlavou I přílohy I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012.

b) Personál kontroly letové způsobilosti uvedený v písmenu a) provede fyzický posudek letadla. Pro tyto prohlídky je personálu kontroly letové způsobilosti, který není odpovídajícím způsobem kvalifikován podle přílohy III (část 66), nápomocen personál s odpovídající kvalifikací.

c) Prostřednictvím fyzických posudků letadel personál kontroly letové způsobilosti ověří, že:

1. veškeré požadované označení a štítky jsou řádně připevněny;
2. letadlo vyhovuje jeho schválené letové příručce;
3. konfigurace letadla vyhovuje schválené dokumentaci;
4. nebyly zjištěny žádné zjevné závady, které nebyly odstraněny podle bodu ML.A.403;
5. nebyly zjištěny rozpory mezi letadlem a dokumentovanou kontrolou záznamů podle písmene a).

d) Odchylně od bodu ML.A.901 písm. a) může být kontrola letové způsobilosti provedena o maximálně 90 dnů dříve bez ztráty kontinuity plánu kontroly letové způsobilosti, aby mohla být fyzická kontrola letadla provedena během kontrolní údržby.

PRAKTICKÉ PŘÍKLADY



PRAKTICKÉ PŘÍKLADY



a) Aby bylo vyhověno požadavku na kontrolu letové způsobilosti letadla uvedenému v bodě ML.A.901, provede personál kontroly letové způsobilosti dokumentovaný přezkum záznamů letadla s cílem ověřit, že:

1. byly řádně zaznamenány letové hodiny draku, motoru a vrtule a související letové cykly;
2. letová příručka je použitelná pro konfiguraci letadla a odpovídá poslední revizi;
3. byla provedena veškerá údržba podle schváleného programu údržby letadla;
4. všechny známé závady byly opraveny nebo řízeným způsobem odloženy;
5. všechny příslušné příkazy k letové způsobilosti byly použity a řádně registrovány;
6. veškeré modifikace a opravy provedené na letadle byly zaregistrovány a jsou v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012;
7. všechny letadlové celky s omezenou životností zastavěné v letadle jsou řádně identifikovány, registrovány a nepřekročily jejich schválené doby životnosti;
8. veškerá údržba byla osvědčena v souladu s touto přílohou;
9. pokud je to požadováno, aktuální zpráva o hmotnosti a vyvážení odráží konfiguraci letadla a je platná;
10. letadlo je v souladu s poslední revizí jeho typového návrhu, který je schválen agenturou;
11. pokud je to vyžadováno, má letadlo osvědčení hlukové způsobilosti odpovídající aktuální konfiguraci letadla v souladu s hlavou I přílohy I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012.

b) Personál kontroly letové způsobilosti uvedený v písmenu a) provede fyzický posudek letadla. Pro tyto prohlídky je personálu kontroly letové způsobilosti, který není odpovídajícím způsobem kvalifikován podle přílohy III (část 66), nápomocen personál s odpovídající kvalifikací.

c) Prostřednictvím fyzických posudků letadel personál kontroly letové způsobilosti ověří, že:

1. veškeré požadované označení a štítky jsou řádně připevněny;
2. letadlo vyhovuje jeho schválené letové příručce;
3. konfigurace letadla vyhovuje schválené dokumentaci;
4. nebyly zjištěny žádné zjevné závady, které nebyly odstraněny podle bodu ML.A.403;
5. nebyly zjištěny rozpor mezi letadlem a dokumentovanou kontrolou záznamů podle písmene a).

d) Odchylně od bodu ML.A.901 písm. a) může být kontrola letové způsobilosti provedena o maximálně 90 dnů dříve bez ztráty kontinuity plánu kontroly letové způsobilosti, aby mohla být fyzická kontrola letadla provedena během kontrolní údržby.

ZÁKLADNÍ DOKUMENTACE OP PŘI VYDÁVÁNÍ ARC

Příloha 1 Záznam o dokumentační kontrole letadla/kontrolní list

Příloha k vydání Doplňujícího kontrolního listu společnosti podle přílohy k nařízení (EU) č. 1321/2014 část M, pro Doplňování procedury, vydaného v souladu se směrnicí CAA-ST-236-2/14
 Attachment to the Airworthiness Review Certificate in accordance with the Commission Regulation (EU) 1321/2014 Part M, for Certification staff issued according to directive CAA-ST-236-2/14

Dokumentace letadla OK - 0695	Akce:	Stav:	Poznámka:
ARC je platný	✓	OK	18.6.2021
OLZ platný	✓	OK	
OZLR platný	✓	OK	
Povolení RDST platný	✓	OK	21.5.2022
Pojistný certifikát platný	✓	OK	
Existuje předchozí Potvrzení o údržbě	✓	OK	E. 10
Veškerá omezení v předchozím Potvrzení o údržbě byla odepsána	✓	OK	
Platnost roční údržby	✓	OK	
Platnost kompenzace kompasu	✓	OK	18.6.2021
Platnost protokolu těsnosti pitot-statického systému	✓	OK	
Program údržby	✓	OK	
Provedena veškerá údržba dle Programu údržby	✓	OK	
Provedená údržba byla zapsána	✓	OK	
Veškeré závady byly odstraněny	✓	OK	
Odstarané závady byly odepsány	✓	OK	
Bylo vystaveno Potvrzení o údržbě	✓	OK	E. 11
Byl dopsán nálet v palubním deníku	✓	OK	
Letová příručka je platná a aktualizovaná	✓	OK	
Vybavení odpovídá AFM/TC	✓	OK	
Provedeny všechny AD	✓	OK	
Provedené AD byly zapsány	✓	OK	
Provedeny všechny (závažné) bulletinů	✓	OK	
Provedené bulletinů byly zapsány	✓	OK	
Seznam vybavení odpovídá skut. stavu	✓	OK	
Seznam limitovaných celků je platný	✓	OK	
V seznamu limitovaných celků zapsány všechny celky	✓	OK	
Nebyly překročeny lhůty limitovaných celků	✓	OK	
Veškeré záznamy letů v letadlové knize byly provedeny	✓	OK	
Váhový protokol je vydán a platný	✓	OK	16.4.2023
Provedené opravy a změny TC byly schváleny a zapsány	✓	OK	
Letadlo vyhovuje typovému certifikátu	✓	OK	
Vystaven luhkový certifikát a platný	✓	N/E	

Strana 1 (celkem 3)/Page 1 of 3
CAA/ST-236-2/14

Platí pouze k ARC č./Ref.No.: 196.2020
5622/11

Kontrolní sešit vystavených Doporučení pro vydání ARC a vystavených ARC kategorie ELA1 – Libor Motejl

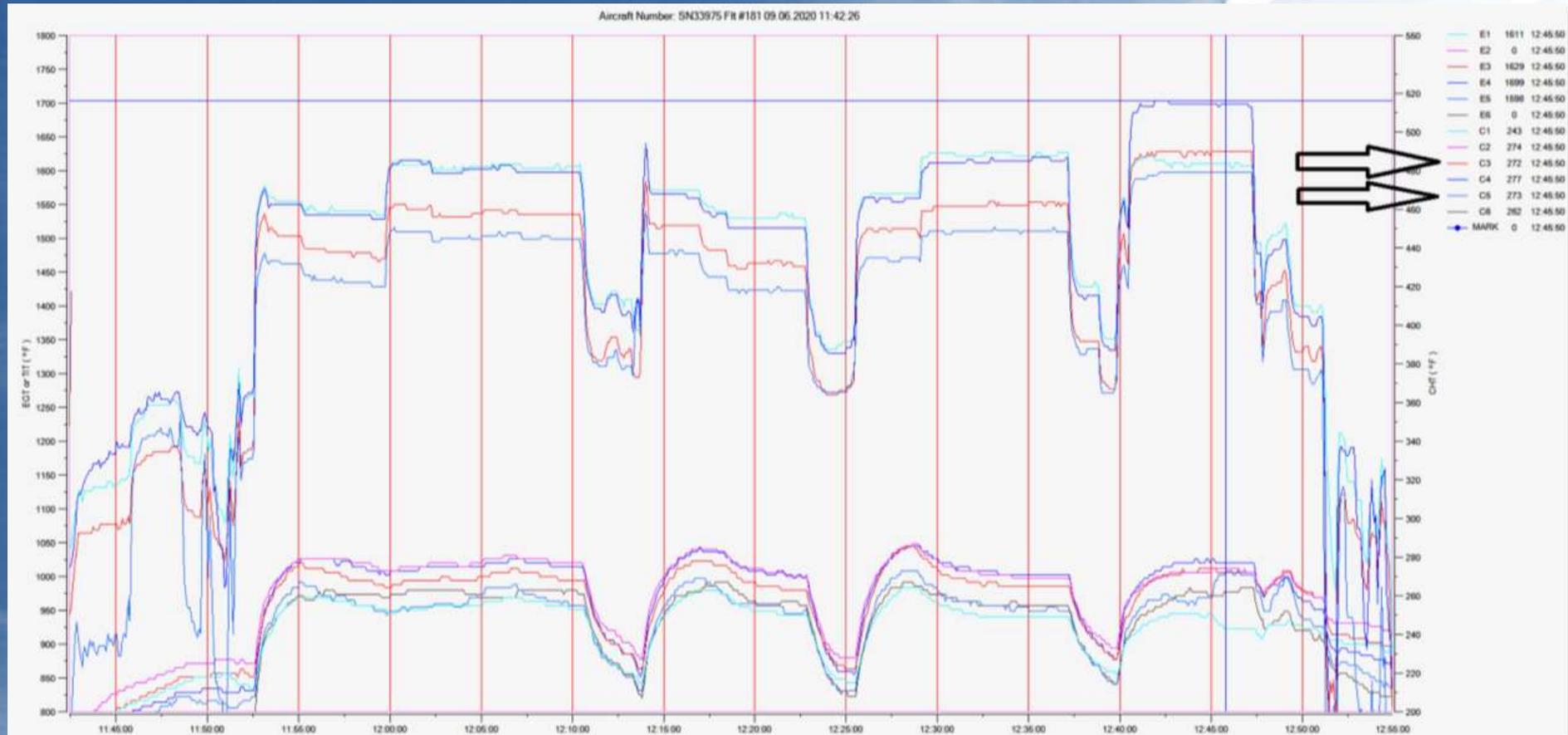
TYP	POZNÁVACÍ ZNAČKA	DATUM	REFERENČNÍ ČÍSLO	ZPŮSOB ODESLÁNÍ / PŘEDÁNÍ NA ÚCL	VLASTNÍK / PROVOZOVATEL	VÝZNAMNÉ ZÁVADY / POZNÁMKY
PHOEBUS B1	OK-0695	07.05.2019	01/19	poštou/osobně	Lubomír Valášek, Zahradní 448,504 01 Nový Bydžov	bez závad
VSO-10	OK-0601	25.04.2020	4004/12	poštou/osobně	Aeroklub Most, z.s. Štary Most 661, 434 01 Most	bez závad
PHOEBUS B1	OK-0695	19.06.2020	4622/11	e-mail	Lubomír Valášek, Zahradní 448,504 01 Nový Bydžov	bez závad



TECHNICKÉ PŘÍČINY NEHOD

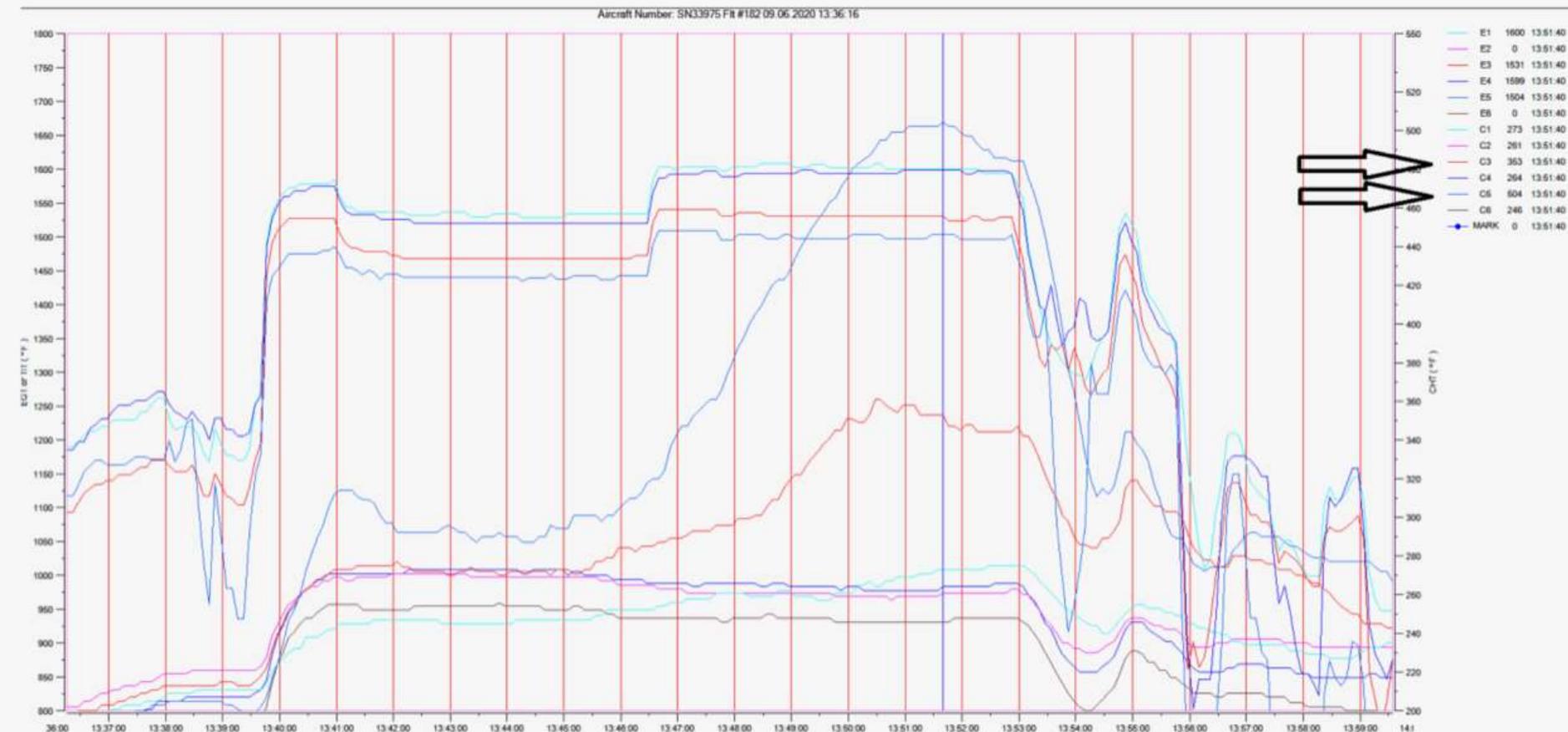


TECHNICKÉ PŘÍČINY NEHOD



Obr. 12 - Grafy záznamů teplot na hlavách válců z dalších předchozích letů vykazují hodnoty pod 280°F (138°C), tedy hodnoty provozní/běžné

TECHNICKÉ PŘÍČINY NEHOD

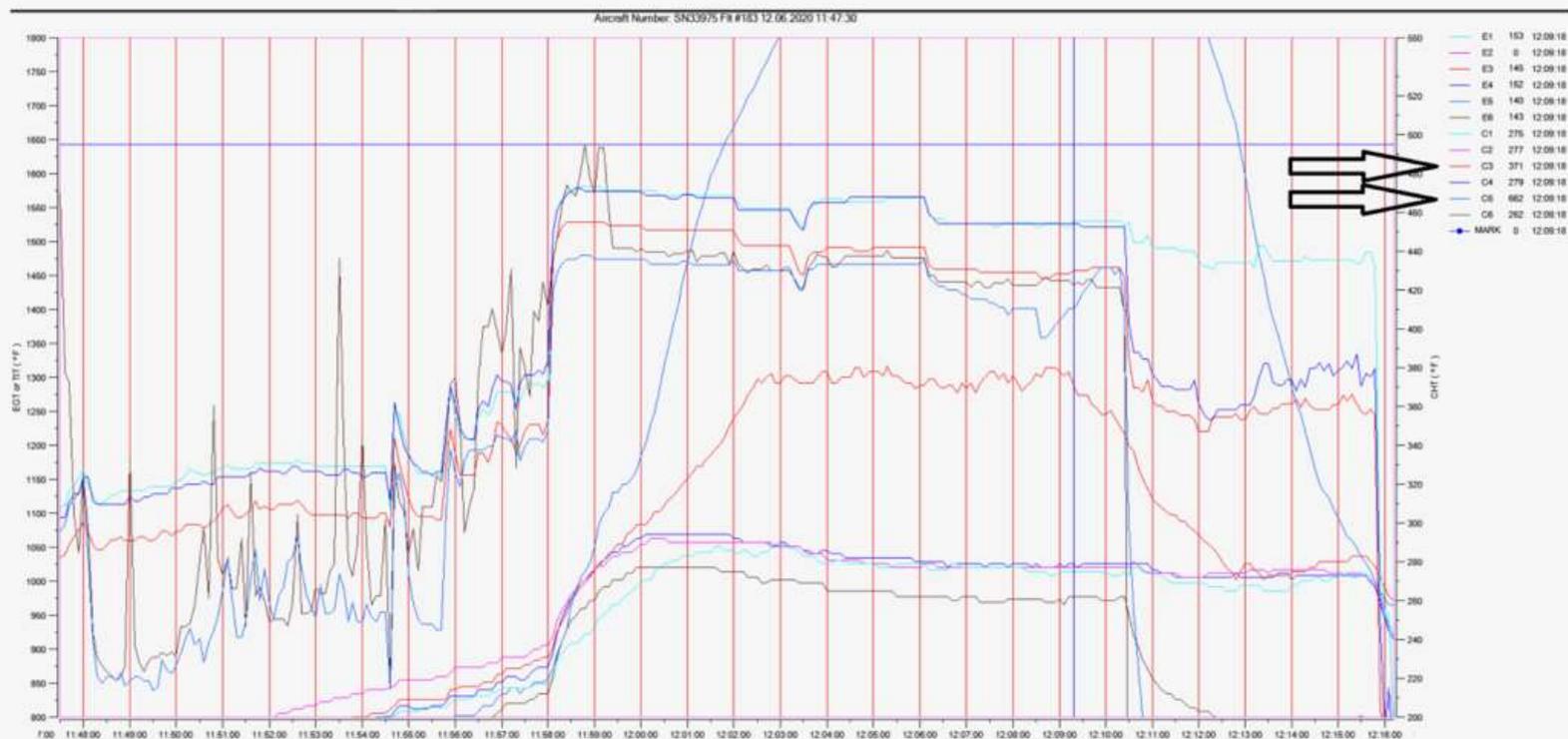


Obr. 11 - Ze záznamu teplot na hlavách válců z předchozího letu (09.06.2020) je patrný vzestup teploty na hlavě válce číslo 5, která dosáhla hodnoty 505°F (262°C).

TECHNICKÉ PŘÍČINY NEHOD



ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 99



Obr. 10 - Ze záznamu teplot na hlavách válců z kritického letu (12.06.2020) je patrný vzestup teploty na hlavě válce číslo 5, která dosáhla hodnoty 662°F (350°C)

ANNEXOVANÁ LETADLA



EASA NEBO ÚCL ? CO JE ANNEX I ?

- ✓ Annex I - letadla vyjmutá z působnosti EASA
- ✓ 1. Základní nařízení EASA se nevztahuje na následující kategorie letadel s posádkou na palubě:
 - ✓ a) historická letadla splňující tato kritéria:
letadla, jejichž:
 - původní návrh byl vytvořen před 1. lednem 1955 a — výroba byla zastavena před 1. lednem 1975,
nebo
 - ii) letadla mající zřejmý historický význam týkající se:
 - účasti na pozoruhodné historické události,
 - významného kroku ve vývoji letectví nebo
 - významné úlohy, kterou plnila v ozbrojených silách členského státu;

ZVLÁŠTNÍ KATEGORIE ZPŮSOBILOSTI L8A

– L8A :

– 6.3 Zvláštní kategorie způsobilosti letadel jsou:

- 6.3.1 Experimentální /Experimental/
- 6.3.2 Pro zvláštní účely /Restricted/
- 6.3.3. Pro omezené použití /Limited/
- 6.3.4. Nepoužito Bude zde HISTORICAL ?

✓ 6.3.5 ÚCL osvědčí letovou způsobilost letadel, u nichž nebylo možno prokázat splnění předpisu letové způsobilosti, ve zvláštní kategorii způsobilosti. Použití těchto letadel v provozu je možné pouze se zvláštními provozními omezeními, které ÚCL stanoví v souladu s ustanovením 2.7.6.

DĚKUJI ZA POZORNOST



Pavel Valenta

