



Originál č. j. 452/07-432
Změna č. 7 č.j.: 2274-26-401

**Dodatečné požadavky na provádění údržby a na tvorbu programů údržby
letadel, jejichž typové osvědčení bylo podle Nařízení Evropského parlamentu a
Rady (EU) č. 2018/1139 převedeno pod pravomoc EASA
(transferovaná letadla)**

CAA-ST-092-7/07

31.3.2026

.....
Schváleno v Praze dne:

.....
Ing. Petr Malček
Ředitel Sekce technické ÚCL

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

OBSAH

OBSAH.....	3
ZMĚNY A OPRAVY.....	4
ZKRATKY.....	7
1. Dodatečné požadavky na údržbu letadel podle Části M.....	8
1.1. Dodatečné požadavky na uvolnění letadla do provozu.....	8
1.2. Záznamy v letadlové dokumentaci.....	9
1.3. Vystavování formuláře Potvrzení o údržbě.....	9
1.4. Letadla provozovaná v obchodní letecké dopravě.....	9
1.5. Speciální úkoly údržby, které musí být provedeny nezávisle na typu prohlídky / údržby, pokud již nejsou přímo jejich součástí, pro určité druhy provozu	9
2. Dodatečné požadavky na údržbu letadel podle Části ML.....	11
2.1. Uvolnění letadla do provozu se závadou.....	11
2.2. Záznamy v letadlové dokumentaci.....	11
2.3. Vystavování formuláře Potvrzení o údržbě.....	11
3. Schválené údaje pro změny (změny typového návrhu a STC) a opravy.....	12
PŘÍLOHA A: Kontroly a prohlídky výškoměrného systému	13
PŘÍLOHA B: Program údržby.	17
1. Rozdělení programů údržby	17
2. Schválení programu údržby	20
3. Vzor pro tvorbu programů údržby.....	23

ZMĚNY A OPRAVY

Změny			Opravy		
číslo změny	datum platnosti	datum záznamu a podpis	číslo opravy	datum platnosti	datum záznamu a podpis
1	15.07.2009				
2	19.02.2010				
3	29.03.2013				
4	15.08.2013				
5	22.05.2017				
6	23.03.2020				
7	1. 04. 2026				

ÚVOD

Tato Směrnice CAA-ST-092-n/07 je vydána Úřadem pro civilní letectví za účelem stanovení dodatečných požadavků na provádění údržby k požadavkům uvedeným v Části M i doporučených požadavků v Části ML nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 pro ČR. Je určena všem pracovníkům civilního letectví, kteří se zabývají prováděním úkolů údržby a řízení zachování letové způsobilosti, technikům, provozovatelům, pilotům a pracovníkům pověřeným ÚCL výkonem odborného dozoru a kontrol transferovaných letadel (tj. letadel, jejichž Typové osvědčení bylo převedeno pod pravomoc EASA podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2018/1139). Aktuální seznam těchto letadel je uveřejněn na internetových stránkách EASA (www.easa.europa.eu).

Jednotlivé dokumenty, které jsou vázané na tuto směrnici, musí být zaktualizovány podle této směrnice v okamžiku pravidelné revize daného dokumentu.

Doporučený formulář pro tvorbu Programů údržby lze nalézt na webových stránkách ÚCL, pod záložkou Formuláře sekce technické.

Garanty této směrnice jsou:

- Vedoucí odd. DL,
- Vedoucí odd. ML,
- Perioda přezkoumání aktuálnosti směrnice je 2 roky

Související dokumenty EU (v aktuálním platném znění):

Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) č. 2018/1139

Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014

Rozhodnutí výkonného ředitele EASA č. 2015/029/R (AMC a GM k Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014)

DEFINICE PRO ÚČELY TOHOTO DOKUMENTU

EASA (European Aviation Safety Agency)

- Evropská agentura pro bezpečnost letectví

Letadlový celek

- jakýkoliv motor, vrtule, letadlová část nebo zařízení;

Letadlová část a zařízení

- jakýkoli přístroj, vybavení, mechanismus, část, aparatura, příslušenství nebo agregát, včetně komunikačního vybavení, které je používáno nebo určeno k použití při provozu nebo řízení letadla za letu, a je zastavěné v letadle nebo k němu upevněné
- zahrnuje části draku, motoru nebo vrtule

Letadlové zařízení (Appliance)

- je mimo leteckého motoru a vrtule jako celku jakýkoliv přístroj, mechanismus, součást, ústrojí, příslušenství nebo agregát použitý na letadle

Nařízení

- Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů
- Nařízení Komise (EU) č. 748/2012, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací

Oprava (Repair)

- soubor činností prováděných k odstranění závady / poškození a obnovení způsobilosti výrobku

Osoba

- osobou se rozumí fyzická nebo právnická osoba

Údržba (Maintenance)

- znamená provádění generální opravy, opravy, prohlídky, výměny, změny typového návrhu nebo odstranění závady na letadle nebo letadlovém celku anebo kombinace několika těchto operací, s výjimkou předletové prohlídky

Základní nařízení

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2018/1139

Změna typového návrhu (významná, nevýznamná)

- změna oproti stavu, ve kterém Typový návrh získal Typové osvědčení

ZKRATKY

V dokumentu mohou být použity následující zkratky:

AMC	Acceptable Means of Compliance / Přijatelné způsoby průkazu splnění požadavků Nařízení
AD	Airworthiness Directive / Příkaz k zachování letové způsobilosti
AMO	Approved Maintenance Organisation / Organizace oprávněná k údržbě
AMP	Aircraft Maintenance Programme / Program údržby letadla
CAMO	Continuing Airworthiness Management Organisation / Organizace k řízení zachování letové způsobilosti
CAO	Combined Airworthiness Organisation / Organizace letové způsobilosti s kombinovanými právy
CDL	Configuration Deviation List / Seznam odchylek na draku
DAH	Design Approval Holder / Držitel schválení návrhu
DL	Transport Aircraft Section / Oddělení dopravních letadel (Sekce technické ÚCL)
EASA	European Aviation Safety Agency / Evropská agentura pro bezpečnost civilního letectví
ETOPS	Extended range operations with two-engined aeroplanes
GM	Guidance Material / Poradenský materiál k nařízení
ICA	Instruction for Continuing Airworthiness / Instrukce pro zachování letové způsobilosti
IFR	Instrument Flight Rules / Pravidla pro let podle přístrojů
MEL	Minimum Equipment List / Seznam minimálního vybavení
ML	Small Aircraft Section / Oddělení malých letadel (Sekce technické ÚCL)
MPD	Maintenance Planning Document (Data) / Dokument pro plánování údržby
MRB	Maintenance Review Board / Rada pro přezkoumání systému údržby
MSG	Maintenance Steering Group
OZL	Aircraft Continuous Airworthiness Department / Odbor způsobilosti letadel v provozu
AMP	Aircraft Maintenance Programme / Program údržby letadla
SB	Service Bulletin / Servisní Bulletin
SIB	Service Information Bulletin / Servisní informační bulletin vydaný úřadem / Agenturou
SSR	Secondary Surveillance Radar / Sekundární přehledový radar
STC	Supplemental Type Certificate / Doplnkové typové osvědčení
TCDS	Type Certificate Data Sheet / Přehled údajů k typovému osvědčení
TC	Type Certificate / Typové osvědčení
TLB	Technical Log Book / Technický deník letadla
ÚCL	Civil Aviation Authority ČR / Úřad pro civilní letectví ČR
VFR	Visual Flight Rules / Pravidla pro let za viditelnosti

1. Dodatečné požadavky na údržbu letadel podle Části M

1.1. Dodatečné požadavky na uvolnění letadla do provozu

1.1.1. Letadlo provozované za úplaty nebo podle pravidel IFR, nesmí být uvolněno do provozu, jestliže doba provozu draku, motoru nebo vrtule (pokud je instalována) od vyrobení nebo od poslední generální opravy překročila dobu mezi dvěma generálními opravami, a to i v případě, kdy je držitelem typového osvědčení (DAH) označená pouze jako doporučená.

1.1.2. Uvolnění letadla do provozu se závadou je možné v souladu s článkem M.A.403 nařízení Komise (EU) č. 1321/2014. Uvolnění letadla do provozu musí být provedeno za podmínek uvedených v odstavcích 1.1.2.1., 1.1.2.2. a 1.1.2.3. této směrnice.

1.1.2.1. Pokud pro dané letadlo není vytvořen Seznam minimálního vybavení (MEL) schválený příslušným úřadem, ani v údajích (viz čl. 1.1.2.2) držitele Typového osvědčení (DAH) nejsou uvedeny závady, s nimiž je povolen provoz, může osoba nebo organizace oprávněná k provádění údržby a uvolnění daného letadla do provozu (dále jen "oprávněná osoba" – nezahrnuje pilota-vlastníka!) povolit provoz letadla s neprovozuschopným vybavením, které nebylo požadováno při typové certifikaci jako povinné vybavení pro dané lety, na základě údajů uvedených v Seznamu vybavení draku (Equipment List), Seznamu vybavení draku pro druhy provozu (Kinds of Operations Equipment List) nebo Typovém osvědčení letadla za předpokladu, že není v rozporu s požadavky provozního předpisu na provedení daného letu. Postup pro takové uvolnění do provozu je uveden v 1.1.2.3.

1.1.2.2. Velitel letadla může odložit závady, které jsou povoleny za provozu letadla příslušným, k tomu určeným dokumentem, schváleným ÚCL nebo držitelem schválení návrhu (DAH), jako je:

- Seznam minimálního vybavení (Minimum Equipment List - MEL),
- Seznam povolených odchylek na draku (Configuration Deviation List - CDL),
- příslušná část letové příručky nebo
- příslušná část příručky pro provoz, obsluhu a údržbu.

Velitel letadla odkládá závady vždy podle postupů schválených ve výše uvedených dokumentech.

1.1.2.3. Podmínky pro uvolnění letadla do provozu s odloženou závadou:

- Jde o závadu, která neohrožuje bezpečnost zamýšleného letu.
- Oprávněná osoba musí zajistit, aby neprovozuschopné vybavení bylo z letadla demontováno, popřípadě odpojeno a zajištěno.
- Oprávněná osoba musí zajistit, aby ke každému neprovozuschopnému vybavení (přístroji nebo jeho palubnímu ovladači) byl umístěn štítek s textem "Mimo provoz" ("Inoperative").
- Bez ohledu na ustanovení předešlých bodů tohoto odstavce, pokud je stanoven speciální postup pro uvolnění letadla do provozu s odloženou závadou v dokumentu schváleném příslušným úřadem (např. MEL), musí oprávněná osoba dodržet tento postup, včetně určení lhůt pro odstranění závady.
- Oprávněná osoba musí provést záznam o provedených úkonech do systému záznamů zachování letové způsobilosti podle článku M.A.305 nebo do TLB. Součástí uvolnění letadla do provozu musí být seznam všech odložených závad.
- Oprávněná osoba uvolňující letadlo s odloženou závadou musí předat podepsaný a datovaný seznam závad subjektu odpovědnému za zachování letové způsobilosti letadla podle čl. M.A.201. Informace o odložených závadách musí mít před letem k dispozici velitel letadla.
- Každá odložená závada musí být odstraněna, co nejdříve je to možné poté, co byla poprvé zjištěna, v rámci omezení stanovených v údajích pro údržbu a zachování letové způsobilosti (ICA) letadla.

1.2. Záznamy v letadlové dokumentaci

Provádění denních záznamů je povinné, pokud není ÚCL stanoveno jinak, pouze do Letadlové knihy. Naproti tomu do Motorové knihy, Záznamníku vrtule nebo jiného letadlového celku musí být zapisovány nalétané hodiny / přistání / cykly (co je použitelné) pouze v záznamech o provedení údržby motoru, vrtule či celku, častější záznamy jsou nepovinné. V případě, že provozovatel používá schválený systém technického deníku letadla, nemusí být záznamy vedeny dle instrukcí popsanych výše, ale dle postupů systému technického deníku schválených ÚCL.

1.3. Vystavování formuláře Potvrzení o údržbě

Toto ustanovení v žádném případě nenahrazuje postupy uvedené v Přílohách Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014, tj. v Části M, Hlavě H, nebo v Části 145 nebo v Části CAO. Potvrzení o údržbě je vydáváno jako pomocný dokument pro informaci letové posádce letadla. Uvádí datum, nálet hodin a/nebo přistání (celkový / od poslední generální opravy - co je použitelné) při provedení poslední roční / stohodinové nebo vyšší prohlídky letadla a limity platnosti do příští roční / stohodinové, resp. jiné odpovídající periodické prohlídky podle schváleného programu údržby (AMP) letadla. Dále uvádí všechny neprovedené / odložené úkoly údržby a/nebo neodstraněné závady, se kterými je letadlo provozováno, viz odst. 1.1.2.

Potvrzení o údržbě vystavuje osoba odpovědná za řízení zachování letové způsobilosti letadla podle čl. M.A.201, tedy vlastník, provozovatel, nebo smluvně pověřená osoba v AMO / CAMO / CAO. Na Potvrzení uvádí lhůty všech periodických prací podle platného AMP letadla i mimořádných prací (např. AD), které musí být provedeny v době před koncem platnosti Potvrzení, aby byla zachována letová způsobilost letadla. To slouží letové posádce jako informace, kdy je předepsán další úkol údržby, aby mohla ověřit, zda a dokdy je letadlo způsobilé k provozu. Originál Potvrzení o údržbě musí být spolu s ostatními předepsanými doklady vždy na palubě letadla.

Formulář „Potvrzení o údržbě“ je dostupný na webu ÚCL pod záložkou Formuláře sekce technické pod číslem: CAA/F-TI-148-n/08. AMO / CAMO / CAO mohou používat jiný obdobný dokument, pokud jej mají schválený příslušným úřadem ve svých postupech (Výklad / Příručka organizace).

Pro letadla, která mají ÚCL schválený systém technického deníku, se potvrzení o údržbě nemusí vystavovat, pokud není jeho použití součástí systému TLB.

1.4. Letadla provozovaná v obchodní letecké dopravě

Provozovatelé / vlastníci letadel provozovaných v obchodní letecké dopravě jsou povinni zajistit provádění všech dodatečných servisních instrukcí (Servisní Bulletin, Dopisy, Instrukce), které výrobce / držitel Typového osvědčení (DAH) označí za závazné.

1.5. Speciální úkoly údržby, které musí být provedeny nezávisle na typu prohlídky / údržby, pokud již nejsou přímo jejich součástí, pro určité druhy provozu

Pokud jsou níže uvedené úkoly údržby obsažené v údajích vydaných držitelem typového osvědčení (DAH), pak mají požadavky DAH přednost.

1.5.1. Kontrola a přezkoušení pittot-statického systému, výškoměru a automatického snímače výšky

Žádná právnícká nebo fyzická osoba nesmí provozovat letadlo, pokud nebyla patřičně kvalifikovanou a oprávněnou osobou u výškoměrného systému provedena prohlídka a zkouška:

- i) Letadla provozovaná podle pravidel IFR

každého systému statického tlaku a každého výškoměru v souladu s **CELOU PŘÍLOHOU A** tohoto dokumentu v průběhu předchozích 24 kalendářních měsíců;

- ii) Letadla provozovaná podle pravidel VFR, která mají instalovaný odpovídač

každého systému statického tlaku a každého výškoměru v souladu s **odstavcem I) a pouze s bodem 1. i) odstavce II) PŘÍLOHY A** tohoto dokumentu v průběhu předchozích 24 kalendářních měsíců;

- iii) Letadla provozovaná podle pravidel VFR, která nemají instalovaný odpovídač každého systému statického tlaku a každého výškoměru v souladu s **odstavcem I) PŘÍLOHY A** tohoto dokumentu v průběhu předchozích 24 kalendářních měsíců;
- iv) Pro všechna letadla podle odstavce **I) PŘÍLOHY A** tohoto dokumentu, po každém rozpojení a opětném spojení systému statického tlaku;

Poznámka:

- a) Provedení prohlídky a zkoušky dle 1.5.1. se zaznamená do provozně technických dokladů letadla.
- b) Pokud nejsou k výškoměru k dispozici pokyny pro údržbu/kontrolu, tak se výškoměr přezkouší podle standardních postupů **odstavce II) PŘÍLOHY A** až do maximální výšky uvedené v letové příručce k letadlu nebo v jiném přijatelném dokumentu.
- c) Provedení prohlídky podle ii) se musí provést až do maximální výšky uvedené v letové příručce k letadlu nebo v jiném přijatelném dokumentu.
- d) U digitálních výškoměrů (EFIS) pouze vynechte postupy v Příloze A, odstavce II, body iv) a vi).

1.5.2. Kontrola a přezkoušení odpovídače sekundárního radaru

Žádná právnická nebo fyzická osoba nesmí za letu používat palubní odpovídač SSR, pokud nebyla patřičně kvalifikovanou a oprávněnou osobou provedena v rozmezí předcházejících 24 kalendářních měsíců jeho prohlídka a zkouška podle [EASA SIB No: 2011-15](#) (v poslední revizi).

Poznámka:

- a) Provedení prohlídky a zkoušky se zaznamená do provozně technických dokladů letadla. Letadlo nesmí být provozováno, pokud se reportování výšky odpovídačem nepřezkouší do maximální výšky uvedené v letové příručce k letadlu nebo v TCDS.
- b) Provádění zkoušek musí předcházet vyhovující provedení prohlídky podle odstavce 1.5.1., bodu i) nebo ii).

1.5.3. Kontrola a přezkoušení systému ELT

Žádná právnická nebo fyzická osoba nesmí provozovat letadlo, na kterém je instalován ELT, pokud na něm nebyla patřičně kvalifikovanou a oprávněnou osobou během předcházejících 12 kalendářních měsíců provedena jeho prohlídka a zkouška podle [EASA SIB No: 2019-09](#) (v poslední revizi).

Pokud jsou stanoveny pokyny pro údržbu od DAH, tak mají přednost před pokyny, které jsou obsaženy v SIB.

Poznámka:

- a) Je nutné také kontrolovat/hlídat datum expirace baterií v ELT.
- b) Provedení prohlídky a zkoušky se zaznamená do provozně technických dokladů letadla.

1.5.4. Vážení a určení polohy těžiště letadla

Žádná osoba nesmí provozovat letadlo, pokud nebylo provedeno vážení a určení polohy těžiště letadla před nejdéle 72 měsíci. Výjimkou jsou letadla provozovaná v Obchodní letecké dopravě, kde je periodické vážení ošetřeno Nařízením (EU) č. 965/2012.

1.5.5. Kompenzace magnetického kompasu

Kompenzace magnetického kompasu se provádí podle pravidel stanovených držitelem typového osvědčení (DAH). V případě, že DAH nestanovil pravidla pro provádění kompenzace magnetického kompasu, provádí se kompenzace magnetického kompasu každých 12 měsíců.

1.5.6. Kontrola funkce a citlivosti radiového a radionavigačního vybavení

Kontrola funkce a citlivosti radiového a radionavigačního vybavení se provádí podle pravidel stanovených držitelem typového osvědčení (DAH). V případě, že DAH nestanovil pravidla pro kontrolu funkce a citlivosti radiového a radionavigačního vybavení, provádí se tyto kontroly u letadel provozovaných podle pravidel IFR každých 12 měsíců.

1.5.7. Kontrola vybraných letadlových celků podle oborových norem

Pokud jsou limity níže uvedených letadlových celků obsažené v údajích vydaných DAH, pak mají požadavky DAH přednost. V případě, že v údajích DAH tyto limity chybí, pak platí níže uvedené maximální limity. Níže uvedené limity vychází z dalších zákonů a norem.

Letecké pneumatiky – životnost je maximálně 15 let od data výroby;

Gumové hadice – životnost je maximálně 15 let od data výroby;

Tlakové nádoby – celková kontrola tlakové lahve včetně vnitřku je nejpozději každých 10 let,
– životnost je maximálně 20 let od data výroby;

Pyropatrony – životnost je maximálně 2 roky (nábojky, iniciační palníky),

– životnost je maximálně 15 let (urychlovače, raketové motory).

2. Dodatečné požadavky na údržbu letadel podle Části ML

Část ML se použije na jiná než složitá motorová letadla, která nejsou používána pro obchodní leteckou dopravu s licencí podle nařízení (ES) č.1008/2008, a která splňují následující podmínky:

- Letouny s MTOW 2730 kg a méně.
- Rotorová letadla s MTOW 1200 kg a méně, certifikovaná pro maximálně 4 osoby.
- Jiná letadla ELA2.

2.1. Uvolnění letadla do provozu se závadou

2.1.1. Uvolnění letadla do provozu se závadou je možné v souladu s čl. ML.A.403 pro letadla podléhající Části ML. Postup pro takové uvolnění do provozu je uveden v čl. 1.1.2.3.

2.1.2. Velitel letadla může odložit závadu:

- a) na nepovinném vybavení letadla, které není potřebné pro zamýšlený let,
- b) na povinném vybavení letadla, jestliže:
 - i. daná závada je povolena za provozu letadla příslušným dokumentem, viz čl. 1.1.2.2, nebo
 - ii. letadlo není provozováno v žádném druhu obchodního provozu a provoz s danou závadou schválí subjekt odpovědný za zachování letové způsobilosti letadla podle čl. ML.A.201.

2.2. Záznamy v letadlové dokumentaci

Provádění denních záznamů je povinné, pokud není ÚCL stanoveno jinak, pouze do Letadlové knihy. Naproti tomu do Motorové knihy, Záznamníku vrtule nebo jiného letadlového celku musí být zapisovány nalétané hodiny / přistání / cykly (co je použitelné) pouze v záznamech o provedení údržby motoru, vrtule či celku, častější záznamy jsou nepovinné.

2.3. Vystavování formuláře Potvrzení o údržbě

ÚCL doporučuje používat formulář Potvrzení o údržbě podle kapitoly 1.3 i pro letadla spadající pod Část ML.

2.4. Doporučené pokyny pro údržbu od ÚCL

2.4.1. ÚCL doporučuje provádět speciální úkoly údržby podle odstavce 1.5 této směrnice i na letadlech na něž se vztahuje Část ML.

2.4.2. Avionické a elektrické vybavení

ÚCL doporučuje provádět veškeré použitelné prohlídky a zkoušky systémů uvedených v AMC1 ML.A.302(d) každých 12 kalendářních měsíců nebo po 100h, co nastane dříve. K prohlídkám uvedených v tomto AMC doporučujeme provádět ještě tyto prohlídky a kontroly:

2.4.2.1. Pro letouny do 2730kg a vrtulníky do 1200kg:

- a) Kontrola dodatečných (interních) baterií (např. pro nouzové napájení EFIS nebo jiných přístrojů)
- b) Kontrola stavu a čitelnosti jističů a pojistek
- c) Kontrola rychloměrů
- d) Kontrola aktuálnosti verzí software a databází (navigační a jiné – pokud je použitelné)
- e) Kontrola propojovacích zemnicích pásků a vybíječů statického náboje
- f) Kontrola generátoru/alternátoru/měničů (řídí se konkrétními postupy pro údržbu)
- g) A jiné konkrétní kontroly avionického a elektrického vybavení související se způsobilostí letadla pro bezpečný provoz, které doporučuje MM, doplňky MM nebo jiný schválený dokument (bulletiny).

Poznámky:

Pokud jsou stanoveny pokyny a lhůty pro údržbu od DAH, tak se použijí přednostně.

2.4.2.2. Pro kluzáky a motorové kluzáky:

- a) Kontrola dodatečných (interních) baterií (např. pro Flarm nebo jiných el. přístrojů nebo systémů)
- b) Kontrola aktuálnosti verzí software a databází (navigační a jiné) – pokud je použitelné
- c) Kontrola propojovacích zemnicích pásků a vybíječů statického náboje
- d) Kontrola generátoru/alternátoru/měničů (řídí se konkrétními postupy pro údržbu)
- e) A jiné konkrétní kontroly avionického a elektrického vybavení související se způsobilostí letadla pro bezpečný provoz, které doporučuje MM, doplňky MM nebo jiný schválený dokument (bulletiny).

Poznámky:

Pokud jsou stanoveny pokyny a lhůty pro údržbu od DAH, tak se použijí přednostně.

3. Schválené údaje pro změny (změny typového návrhu a STC) a opravy

Údaje pro provedení změn (změna typového návrhu, STC a standardních změn podle [CS-STAN](#)) a nestandardních oprav, schválené ÚCL nebo úřadem jiného členského státu EU do 27. 9. 2003 včetně zůstávají u transferovaných letadel platné za předpokladu, že jsou dodrženy podmínky a omezení, které byly při schvalování stanoveny.

Údaje vydané od 28. 9. 2003 včetně musí být schváleny v souladu s postupy Nařízení Komise (EU) č. 748/2012.

Změny typového návrhu akceptované ÚCL při přejímkách letadel provedených do 30. 4. 2004 včetně (modifikace, STC, Form 337 aj.) jsou považovány za schválené.

PŘÍLOHA A: Kontroly a prohlídky výškoměrného systému

Při provádění zkoušek a prohlídek výškoměrných systémů požadovaných odstavcem 6. tohoto dokumentu se musí dodržet následující postup:

I. Systém statického tlaku:

1. Zjistěte, zda nebyla narušena průchodnost zachycenou vlhkostí a překážkami.
2. Zjistěte, zda netěsnost systému je v povolených tolerancích:

i) nepřetlakovaná letadla

Vytvořte v systému statického tlaku podtlak odpovídající tlakovému rozdílu přibližně 36 hPa nebo údaj výškoměru 1 000 ft nad výškou letadla v čase a místě zkoušky. Po dobu 1 minuty, bez dodatečného odsávání, nesmí pokles výšky indikovaný výškoměrem překročit hodnotu 100 ft.

ii) přetlakovaná letadla

Vytvořte v systému statického tlaku tlakový rozdíl odpovídající maximálnímu kabinovému tlakovému rozdílu, na který je letadlo certifikováno. Po dobu 1 minuty, bez dodatečného odsávání, nesmí pokles indikované výšky překročit hodnotu 2 % ekvivalentní výšky maximálního kabinového tlakového rozdílu nebo 100 ft (platí vyšší hodnota).

3. Zjistěte, zda vytápění sondy statického tlaku, pokud je instalováno, správně funguje.
4. Zjistěte, zda nedošlo k žádným změnám nebo deformacím povrchu draku, které by mohly ovlivnit vazbu mezi tlakem vzduchu v systému statického tlaku a skutečným statickým tlakem okolního ovzduší při jakýchkoliv podmínkách letu.

II. Výškoměr:

1. U výškoměru proveďte zkoušku podle následujících pododstavců v organizaci údržby (AMO) s příslušným oprávněním. Pokud není dále určeno jinak, musí být každá zkouška vlastností přístroje provedena s přístrojem, který je vystaven vibracím. Zkoušky musí být provedeny při okolní teplotě 25°C nebo při teplotě, kterou pro tyto účely stanovil výrobce výškoměru.

i) Chyba stupnice

Při nastavení stupnice barometrického tlaku na 1013,25 hPa musí být výškoměr postupně vystaven působení tlaků odpovídajících výškám specifikovaným v Tabulce I až do maximální provozní výšky letadla, ve kterém má být výškoměr zastaven (uvedeno v AFM nebo jiném přijatelném dokumentu). Tlak musí být měněn až k rozdílu přibližně 2 000 ft od zkušební výšky takovou rychlostí, která nepřekročí 20 000 stop za minutu. Zkušební výška se musí dosahovat nejmenší možnou rychlostí, které je schopno zkušební zařízení tak, aby nebyla překročena nastavovaná hodnota. Výškoměr musí být před odečtením hodnoty udržován na tlaku odpovídajícímu každé zkušební výšce po dobu nejméně 1 minuty, ne však více než 10 minut. Chyba ve všech zkušebních výškách nesmí překročit tolerance specifikované v Tabulce I.

ii) Hystereze

Zkouška hystereze nesmí začít dříve než 15 minut po úvodním nastavení výškoměru na tlak odpovídající maximální provozní výšce letadla dosažené při zkoušce chyby údaje předepsané pododstavcem (i). Tlak je zvyšován rychlostí napodobující klesání se ztrátou výšky od 5 000 do 20 000 stop za minutu až do hodnoty 3 000 stop před prvním zkušebním bodem tj. 50 % maximální výšky. Potom se přibližujeme ke zkušebnímu bodu nejmenší možnou rychlostí, kterou je zkušební zařízení schopno tak, aby nebyla překročena nastavovaná hodnota. Na tomto tlaku je výškoměr udržován po dobu nejméně 5 minut, avšak ne více než 15 minut, před odečtením zkoušené hodnoty. Po odečtení je tlak dále zvyšován stejným způsobem jako předtím, až do hodnoty odpovídající druhému zkušebnímu bodu (40 % maximální výšky). Na tomto tlaku je výškoměr udržován po dobu nejméně 1 minuty, avšak ne déle než 10 minut, před odečtením zkoušené hodnoty.

Po odečtení je tlak dále zvyšován stejným způsobem jako předtím, až do dosažení atmosférického tlaku. Údaje výškoměru na každém ze dvou zkušebních bodů se nesmí lišit více, než dovoluje tolerance specifikovaná v Tabulce II od hodnot odečtených na odpovídajících výškách a zaznamenaných v průběhu zkoušky chyby stupnice podle odstavce II)1.i).

iii) Dodatečný účinek

Údaj výškoměru (opravený na změnu atmosférického tlaku) odečtený ne později než po 5 minutách po ukončení zkoušky hystereze předepsané v odstavci II)1.ii) se nesmí lišit od původního údaje při atmosférickém tlaku více, nežli povoluje tolerance specifikovaná v Tabulce II.

iv) Tření

Výškoměr musí být podroben ustálenému přírůstku tlaku odpovídajícímu přibližně 750 stop za minutu. Na každé výšce uvedené v Tabulce III nesmí být změna hodnoty odečtené po zavedení vibrací větší, než odpovídá toleranci uvedené v Tabulce III.

v) Netěsnost pouzdra přístroje

Únik pouzdem přístroje, jestliže tlak v něm odpovídá výšce 18 000 stop nebo maximální provozní výšce výškoměru, nesmí změnit údaje výškoměru o více než tolerance uvedené v Tabulce II v průběhu 1 minuty.

vi) Chyba barometrické stupnice

Barometrická stupnice musí být při konstantním atmosférickém tlaku nastavena na každou z hodnot (spadajících do rozsahu nastavení), uvedených v Tabulce IV a musí způsobit, že ručička výškoměru indikuje ekvivalentní rozdíl výšky uvedený v Tabulce IV s tolerancí 25 stop.

2. Výškoměrné systémy vzdušných dat spojené s palubními počítači nebo systémy, které mají zabudovanou vnitřní korekci vzdušných dat, mohou být zkoušeny způsobem podle specifikací vyvinutých výrobcem, jsou-li přijatelné pro ÚCL.

III. Záznamy:

Osoba, která provádí zkoušky výškoměru, musí zaznamenat typ a výrobní číslo výškoměru, datum a maximální výšku, při které byl výškoměr zkoušen a osoba schvalující uvolnění letadla do provozu musí zaznamenat tyto údaje do provozně technických dokladů letadla.

Všechny výše jmenované práce mohou být zahrnuty přímo v Programu údržby.

TABULKA I

Výška (stopy)	Ekvivalentní tlak (hPa)	Tolerance +/- (stop)
-1 000	1050,43	20
0	1013,25	20
500	995,13	20
1 000	977,22	20
1 500	959,57	25
2 000	942,17	30
3 000	908,17	30
4 000	875,15	35
6 000	812,02	40
8 000	752,66	60
10 000	696,85	80
12 000	644,42	90
14 000	595,25	100
16 000	549,16	110
18 000	506,02	120
20 000	465,65	130
22 000	427,92	140
25 000	376,04	155
30 000	300,89	180
35 000	238,45	205
40 000	187,55	230
45 000	147,48	255
50 000	115,99	280

TABULKA II: Tolerance zkoušek

Zkouška		Tolerance (stop)
Těsnost pouzdra		+/- 100
Zkouška hystereze:	První zkušební bod (50% max. výšky)	75
	Druhý zkušební bod (40% max. výšky)	75
Zkouška dodatečného účinku		30

TABULKA III: Tření

Výška (stop)	Tolerance (stop)
1 000	+/-70
2 000	70
3 000	70
5 000	70
10 000	80
15 000	90
20 000	100
25 000	120
30 000	140
35 000	160
40 000	180
50 000	250

TABULKA IV: Rozdíl „Tlak – Výška“

Tlak (hPa)	Výškový rozdíl (stopy)
	tolerance +/- 25 stop
951,61	-1 727
965,16	-1 340
982,09	- 863
999,03	- 392
1013,25	0
1032,89	+ 531
1046,44	+ 893
1049,49	+ 974

PŘÍLOHA B: Program údržby

1. Rozdělení programů údržby

Program údržby je definován Nařízením Komise (EU) č. 1321/2014, čl. M.A.302 nebo ML.A.302.

Údržba každého letadla musí být prováděna v souladu s platným programem údržby letadla (AMP). Údržba letadla by měla v daném čase být prováděna podle jednoho programu údržby. AMP je platný pro jedno konkrétní letadlo nebo i pro více letadel, pokud je v AMP uvedeno, že je používán pro více letadel a všechna taková letadla jsou v AMP uvedena.

Rozdělení programů údržby:

a) Programy údržby podle Části M

1. Program údržby schválený příslušným úřadem – podle čl. M.A.302 písmen b), d), e) a g)
2. Program údržby schválený CAMO nebo CAO postupem nepřímého schválení - podle čl. M.A.302 písmen c), d), e) a g)

ÚCL navrhnul vzor AMP, který může provozovatel použít pro vypracování vlastních programů údržby: Formulář pro program údržby jiných než složitých letadel, (formulář CAA/F-ST-178-n/09). Formulář je k dispozici na webových stránkách ÚCL.

b) Programy údržby podle Části ML

1. Program údržby vydaný s prohlášením vlastníka („deklarovaný AMP“) - podle čl. ML.A.302 písmene b) odstavce 1.
2. Program údržby schválený organizací CAMO nebo CAO - podle čl. ML.A.302 písmene b) odstavce 2.
3. Dokument program údržby nemusí být vytvořen a deklarován vlastníkem ani schválen organizací CAMO / CAO - podle čl. ML.A.302 písmene e). Viz odstavec 1.2.4. přílohy B.

ÚCL navrhnul vzor AMP, který může provozovatel použít pro vypracování vlastních programů údržby: Formulář pro program údržby letadel podle Části ML, (formulář CAA/F-ST-246-n/20). Formulář je k dispozici na webových stránkách ÚCL.

1.1. Program údržby podle Části M

1.1.1. Program údržby schválený ÚCL

1. Program údržby letadla (AMP) a jakákoliv jeho změna musí být předložena OZL ÚCL ke schválení (v souladu s čl. M.A.302 písm. b)) podle kapitoly 2 přílohy B níže.
2. Program údržby letadla musí vyhovět všem požadavkům článku M.A.302.
3. Při vytváření AMP musí být vzaty v úvahu:
 - a) Instrukce pro zachování letové způsobilosti (ICA) držitele typového osvědčení (DAH), atd.,
 - b) ICA výrobců dalšího vybavení v letadle
 - c) Požadavky této směrnice,
 - d) Požadavky CAMO, další úkoly, případně alternativní úkoly údržby.
4. Ať už se vlastníci / provozovatelé letadel rozhodnou používat vzor AMP podle ÚCL nebo vlastní formu AMP, veškeré odlišnosti od doporučení výrobce by měly být zapracovány do konečného AMP, aby mohl být schválen.
5. AMP by měl obsahovat:
 - a) Veškeré informace uvedené v Dodatku I k AMC M.A.302. Je to maximální varianta určená pro složitá letadla provozovaná v obchodní letecké dopravě.
 - b) Použitelné podrobnosti dodatečných požadavků uvedených v této Směrnici.
 - c) Podrobnosti nebo odkazy na program spolehlivosti, pokud byl zpracován. Případy, kdy je program spolehlivosti zpracováván včetně popisu doporučených metod, jsou popsány v samostatné směrnici ÚCL Programy spolehlivosti CAA-ST-089-n/06.

- d) Prohlášení, že metody a postupy ke splnění AMP jsou v souladu s normami specifikovanými v údajích pro údržbu a zachování letové způsobilosti (ICA) vydaných DAH. V případě, že se schválené metody a postupy liší, mělo by na ně prohlášení upozornit.
- 6. K předání návrhu nového AMP / změny AMP ke schválení OZL ÚCL se použije formulář CAA/F-TI-047-n/00 v platném znění, postup viz čl. 2.1.4 Přílohy B.

1.1.2. Program údržby schválený CAMO nebo CAO postupem nepřímého schválení

- 1. Pokud je zachování letové způsobilosti letadla řízeno CAMO nebo CAO, nebo pokud existuje omezená smlouva mezi vlastníkem a CAMO / CAO v souladu s čl. M.A.201 písm. i) odst. 3, AMP a jeho změny mohou být schváleny postupem nepřímého schválení.
 - a) V takovém případě musí být postup nepřímého schválení popsán CAMO / CAO v příslušném výkladu dané organizace a schválen ÚCL.
 - b) Postup nepřímého schválení AMP a změn AMP je možné použít jen, pokud je dozorcí úřad CAMO / CAO stejný jako úřad státu zápisu letadla do rejstříku, kromě případů, když je uzavřena smlouva podle čl. M.1 odst. 4 bodu ii), která přesouvá odpovědnost za schválení AMP na příslušný úřad, který je odpovědný za CAMO / CAO.
- 2. Všechny požadavky kladené na nepřímo schválený program údržby jsou shodné s požadavky uvedenými v kapitole 1.1.1 přílohy B výše.
- 3. Podmínky pro použití postupu nepřímého schválení AMP nebo změny AMP:
 - a) Schválený postup **lze použít**, pokud se jedná o vytvoření / úpravy / doplnění AMP plně v souladu s údaji pro zachování letové způsobilosti (ICA) stanovenými držiteli schválení návrhu (DAH), Agenturou EASA, ÚCL, FAA, nebo jiným příslušným úřadem.

Např.: doplnění schváleného STC, doplnění AD, aktualizace AMP dle změny schválených údajů od DAH, přidání nového letadla již provozovaného modelu (série) nebude-li podstatná změna jeho vybavení, změny P/N nebo přístupových zón.

- b) Schválený postup lze též použít, pokud se AMP odchyluje od hodnot předepsaných / doporučených v ICA vydaných DAH, výrobcí, Agenturou EASA, ÚCL, FAA, nebo jiným příslušným úřadem ve smyslu zpřísnění požadavků na provádění údržby.

Např.: zkrácení předepsaných lhůt / intervalů prohlídek uvedených v AMP, rozšíření rozsahu nebo přidání dalších úkonů údržby, které nejsou předepsány nebo jsou pouze doporučeny.

- c) Aktualizace AMP na základě změny schválených ICA od DAH by měla být zapracována nejpozději do 6 měsíců od jejich vydání.
- d) Postup nepřímého schválení **nelze použít**, pokud se AMP odchyluje od hodnot předepsaných / doporučených v ICA vydaných DAH, výrobcí, Agenturou EASA, ÚCL, FAA, nebo jiným příslušným úřadem ve smyslu zmírnění požadavků na provádění údržby. Dále pak v případě zavedení nového typu letadla do flotily letadel řízených danou CAMO / CAO, v takovém případě musí být vždy první program údržby na nový typ letadla schválen přímo úřadem.

Např.: zavedení odlišného systému údržby, prodloužení předepsaných lhůt / intervalů prohlídek uvedených v AMP, omezení rozsahu nebo vypuštění některých předepsaných úkonů údržby, zařazení letadla do vzorkového programu – sampling programme.

- e) Postup nepřímého schválení též nelze použít, je-li příslušný úřad registrace letadla jiný, nežli příslušný úřad odpovědný za dozor nad CAMO / CAO, pokud dohoda mezi oběma úřady, nebo jednorázový souhlas úřadu registrace letadla nestanoví jinak.

- 4. Nové AMP a změny schválené nepřímým postupem vstoupí v platnost okamžikem schválení v rámci CAMO / CAO. Poté je nutné co nejdříve, nejpozději do 10 kalendářních dnů předat nový / změněný AMP na ÚCL. K předání nepřímého schváleného AMP / změny AMP na vědomí OZL ÚCL se použije formulář CAA/F-TI-047-n/00 v platném znění, viz čl. 2.1.5 Přílohy B.

1.2. Program údržby podle Části ML

1.2.1. Program údržby podle Části ML obecně

1. Program údržby musí být vytvořen podle bodu ML.A.302 a příslušných AMC. AMP podle Části ML neschvaluje příslušný úřad. AMP je buď deklarován vlastníkem, pro letadlo, které řídí sám vlastník, nebo je schvaluje CAMO nebo CAO pro letadlo, které organizace řídí na základě uzavřené smlouvy podle Dodatku I k Části ML.
2. Při vytváření AMP musí být vzaty v úvahu:
 - a) Instrukce pro zachování letové způsobilosti (ICA) držitele typového osvědčení (DAH), atd. nebo Minimální program prohlídek (MIP),
 - b) Všechny povinné údaje (opakující se AD, požadavky na údržbu uvedené v TCDS, Airworthiness limitation section – ALS nebo jiné části manuálů)
 - c) ICA výrobců dalšího vybavení v letadle
 - d) Doporučení uvedená v této směrnici,
 - e) Doporučení uvedená v PO/ST-Part ML-ML.A.302,
 - f) Kontroly celků podle oborových norem stanovené v článku 1.5.7 této směrnice.
3. U letadel, která nemají v manuálech pro údržbu stanovenou kapitolu Airworthiness Limitations Section (ALS), by měly být použity jiné vhodné kapitoly manuálu, které stanovují povinné výměny a limity. V případě pochybností co je povinný požadavek na údržbu doporučujeme kontaktovat DAH, případně ÚCL.
4. Minimální program prohlídek (MIP) podle článku ML.A.302(d) a příslušného AMC představuje naprosté minimum úkolů, jež musí být obsaženy v AMP a jež se musí na letadle provádět. Jakékoliv alternativní úkoly údržby k těm, které jsou stanovené v ICA vydaných DAH, musí být před zapracováním do AMP porovnány s požadavky MIP a mohou být použity pouze pokud jsou dodrženy požadavky MIP.

1.2.2. Program údržby vydaný prohlášením vlastníka

1. Je-li AMP deklarován vlastníkem, obsahuje podepsané prohlášení, jímž vlastník deklaruje, že jde o program údržby letadla s konkrétní poznávací značkou a že vlastník plně odpovídá za jeho obsah, a zejména za veškeré odchylky od doporučení držitele typového osvědčení.
2. AMP musí být založen na údajích popsanych v bodě ML.A.302.

1.2.3. Program údržby schválený organizací CAMO / CAO

1. Je-li program údržby schválen organizací CAMO nebo CAO, je podepsán touto organizací, která uchovává záznamy s odůvodněním každé odchylky od doporučení držitele typového osvědčení.
2. AMP musí být založen na údajích popsanych v bodě ML.A.302.

1.2.4. Dokument AMP nemusí být vytvořen a deklarován vlastníkem ani schválen organizací CAMO / CAO.

1. Odchylně od kapitol 1.2.2 a 1.2.3 přílohy B se deklarace vlastníkem nebo schválení organizací CAMO nebo CAO nevyžaduje a dokument AMP nemusí být fyzicky vytvořen, jsou-li splněny podmínky stanovené v bodu ML.A.302, písmenu e).

2. Schválení programu údržby

2.1. Schválení programu údržby podle Části M

2.1.1. Žádost o počáteční schválení programu údržby ÚCL

1. ÚCL musí být ke schválení AMP předloženy následující dokumenty:
 - a) Žádost o počáteční schválení AMP se posílá na formuláři CAA/F-TI-047-n/00 s označením čísla změny 0 nebo „nový“ a vyznačením změny „PŘÍMÁ“, viz čl. 2.1.4 Přílohy B, také má případně uvádět informaci, který AMP je novým AMP nahrazen.
 - b) Navržené znění AMP letadla.
 - c) Návrh programu spolehlivosti, pokud je AMP založen na metodě MSG nebo převážně na sledování stavu. Programy spolehlivosti **není potřeba** tvořit pro letadla jiná nežli složitá motorová letadla, ani pro taková, která mají stanoveny časové lhůty generálních oprav pro všechny celky významných systémů letadla.
 - d) Přehled dokumentů, na základě kterých byl AMP zpracován (kde je použito: TCDS, MRB report, MPD, Maintenance Manual - Chapter 5, Corrosion Prevention Control Programme, Certification Maintenance Requirements, Life Limitations atd).
 - e) Konstrukční stav (Typová specifikace, seznam zapracovaných STC, stav použitelných / provedených AD), stav modifikací a oprav každého letadla uvedeného v AMP.
2. Jestliže se návrh AMP liší od doporučení DAH, musí být ÚCL dodáno přijatelné technické zdůvodnění pro všechny rozdíly. Výše uvedené rozdíly od původního doporučení DAH mohou sestávat z:
 - a) Dodatečných prací (úkolů) údržby
 - b) Zrušení prací (úkolů) údržby
 - c) Modifikací těchto prací (úkolů) údržby
 - d) Změny frekvence těchto prací (úkolů) údržby
3. Je-li provedeno srovnání s dříve schváleným(i) AMP musí být ÚCL dodány následující dodatečné dokumenty:
 - a) Dříve schválený AMP.
 - b) Detailní srovnání mezi oběma flotilami letadel vztahující se k bodům AMP, kterých se srovnání týká s ohledem na:
 - i. Typ provozu (dlouhé / krátké tratě, ETOPS / non ETOPS, stupeň využití flotily, klimatické podmínky, atd.).
 - ii. Technický stav (standard) flotily (modifikační standardy, zákazníkem požadované změny, varianty TC, opravy konstrukce letadla, atd.).
 - iii. Faktory údržby (stáří letadel, aplikované zvyklosti (zkušenosti) a postupy údržby, program spolehlivosti, postupy provádění SB, program mazání atd.).
4. Případné rozdíly od výchozích podmínek předchozího AMP, údajů DAH atd. se musí odrazit v navrhovaném AMP a musí být poskytnuto jejich zdůvodnění.
5. Každý AMP je charakterizován:
 - a) Označením a názvem
 - b) Číslem jednacím ÚCL (pouze pro AMP schválené ÚCL)
 - c) Číslem revize a Datem vydání.
6. Program údržby může být schválen pouze v případě, že je jeho obsah přijatelný pro ÚCL.

2.1.2. Žádost o schválení změny programu údržby ÚCL

1. Subjekt řídící zachování letové způsobilosti letadla musí jmenovat osobu odpovědnou za udržování, řízení a pravidelné kontroly AMP a zajistit, že AMP bude v případě potřeby vhodně doplňován, aby reflektoval potřeby údržby a zaručoval bezpečný provoz letadla.

2. Změny (opravy) AMP musí být provedeny tak, aby odrážely změny v doporučeních DAH, změny druhu provozu, opravy, modifikace, provozní zkušenosti nebo požadavky ÚCL. Změna AMP může zahrnovat např. (výčet změn není úplný):
 - a) Dodatečné práce (úkoly) údržby,
 - b) Zrušení prací (úkolů) údržby,
 - c) Modifikace prací (úkolů) údržby,
 - d) Změny frekvencí těchto prací (úkolů) údržby,
 - e) Změny seznamu letadel, která podléhají tomuto Programu údržby.
 - f) Změny aktuálních údajů pro údržbu / ICA nebo doplnění nových relevantních údajů.
 - g) Změny druhu nebo intenzity provozu, které ovlivňují údržbu.
3. Žádost o změnu AMP předkládá žadatel na formuláři CAA/F-TI-047-n/00 s uvedením pořadového čísla změny a vyznačením změny: „PŘÍMÁ“, viz čl. 2.1.5 Přílohy B.
4. Následující dokumenty musí být dodány ÚCL :
 - a) Návrh změny AMP musí obsahovat označení AMP, číslo revize AMP a výčet změněných stran.
 - b) Musí být uveden důvod změny a přiložen změněný Seznam platných stran, podepsaný Záznam o změnách a všechny změněné strany AMP.
 - c) Zdůvodnění ke každé změně jako jsou:
 - i. Přehled změn dokumentů, na základě kterých byla změna AMP zpracována (kde je použitelné: TCDS, MRB report, MPD, Maintenance Manual - Chapter 5, Corrosion Prevention Control Programme, Certification Maintenance Requirements, Life Limitations“ atd). V tomto případě se zpravidla jedná o změny navržené DAH, které mohou vznikat na základě činnosti výboru pro řízení údržby (MRB) za použití postupů MSG-3 nebo využitím sběru dat o provozu celé flotily letadel.
 - ii. Zpracované modifikace, Servisní bulletiny, Příkazy k zachování letové způsobilosti (AD) a provedené opravy.
 - iii. Data vycházející z programu spolehlivosti nebo z přezkoumání účinnosti AMP při využití vlastních zkušeností z provozu a údržby jsou zpravidla používána pro prodloužení intervalů jednotlivých úkolů údržby. V této činnosti musí být zachován následující postup:
 1. Nejříve žadatel vypracuje technické zdůvodnění nálezů z údržbových úkolů, které hodlá eskalovat. Navrhne pro jednotlivé úkoly nové intervaly (zvýšení je možné o maximálně 25% stávajícího intervalu).
 2. Po schválení tohoto kroku ze strany ÚCL, zkušebně aplikuje „zvýšené“ intervaly v procesu údržby provozovaných letadel a následně technicky zhodnotí jejich dopad.
 - d) Jestliže změna AMP vychází z doplnění seznamu letadel podléhajících tomuto AMP, musí být ÚCL dodán aktuální stav každého nově zařazovaného letadla (Typová specifikace, stav AD, stav modifikací a oprav).
5. Změny ke schválenému AMP mohou být schváleny pouze v případě, jestliže je jejich obsah přijatelný pro ÚCL.

2.1.3. Postupy schvalování a změnování programu údržby

Program údržby pro jednotlivé letadlo nebo skupinu letadel je řízený dokument a obsahuje Seznam platných stran, Rozdělovník a Záznam o změnách AMP. Titulní strana AMP zůstává původní, pokud neobsahuje číslo revize nebo kolonky pro schválení. Při jeho schvalování / změnování může dojít k následujícím variantám:

- a) Nový AMP / změnu AMP schvaluje přímo ÚCL
- b) Nový AMP / změnu AMP schválila organizace CAMO / CAO, jež má ve svém výkladu schválen postup nepřímého schvalování AMP /změn AMP

2.1.4. Nový AMP / změnu AMP schvaluje přímo ÚCL

1. Žadatel zašle návrh nového AMP / změny AMP spolu s dalšími požadovanými dokumenty podle kapitol 2.1 (Žádost o počáteční schválení AMP) nebo 2.2 (Žádost o schválení změny AMP) Přílohy B výše. Návrh zpracuje na formuláři CAA/F-TI-047-n/00, označí změnu jako „PŘÍMÁ a pokud jde o schválení nového AMP, uvede číslo změny 0 nebo „nový“.
2. Přímé počáteční schválení AMP / změny AMP je předmětem správního poplatku podle zákona č. 634/2004 Sb, (položka 55 písmeno j / písmeno k) v platném znění.
3. Schválení nebo neschválení AMP / změny AMP musí ÚCL oznámit žadateli během 60 dní od obdržení žádosti.
4. Příslušný inspektor OZL ÚCL posoudí návrh AMP / změny AMP a pokud vyhovuje, potvrdí schválení AMP podpisem, otiskem úředního razítka a uvedením čísla jednacího na titulním listu AMP, na formuláři CAA/F-TI-047-n/00, který označí „SCHVÁLENO“, případně na schvalovacím listu AMP, je-li použit a u letadel používaných v obchodní letecké dopravě také na každém seznamu platných stran AMP. Schválení AMP je žadateli oznámeno potvrzeným formulářem CAA/F-TI-047-n/00, jehož kopie je žadateli zaslána zpravidla elektronicky (nebo poštou).
5. V případě neschválení AMP / změny AMP vytvoří příslušný inspektor ÚCL dopis ředitele OZL se zdůvodněním, proč AMP / změnu AMP neschvaluje, s připomínkami a požadavky. Potvrdí formulář CAA/F-TI-047-n/00, který označí „NESCHVÁLENO“, uvede v něm číslo jednací dopisu a pošle dopis s neschváleným formulářem CAA/F-TI-047-n/00 žadateli elektronicky nebo poštou.
6. Nový AMP / změna AMP vstoupí v platnost až poté, co ÚCL doručí navrhovateli zpět schválený formulář. Do té doby platí původní schválená revize AMP.

2.1.5. Nový AMP/ změnu AMP schválila CAMO / CAO, jež má ve svém výkladu schválen postup nepřímého schvalování AMP / změn AMP

1. CAMO / CAO může schvalovat AMP / změny AMP v rámci své organizace a schválené AMP / změny AMP posílat na ÚCL na vědomí. Postupy nepřímého schválení AMP musí mít CAMO / CAO uvedené a schválené ÚCL ve svém Výkladu. Schválení AMP v takovém případě nastane podpisem oprávněné osoby do řádku „Schválil za CAMO / CAO“ na titulní straně AMP. Schvalovací kolonka ÚCL se nepoužije a je možno ji vymazat nebo proškrtnout, nebo ji CAMO / CAO podle schváleného postupu může přepsat na Schválení CAMO / CAO.
2. Žadatel zašle oznámení o schválení AMP / schválení změny AMP zpracované na formuláři CAA/F-TI-047-n/00, který musí obsahovat označení AMP, číslo revize AMP, příp. též důvod změny a výčet změněných stran. Změnu označí jako „NEPŘÍMÁ“ a pokud jde o nový AMP, uvede číslo změny 0 nebo „nový“.
3. Nepřímé schválení AMP / změny AMP nepodléhá správnímu poplatku. Akceptaci nebo zamítnutí AMP / změny AMP musí ÚCL potvrdit žadateli během 60 dní od obdržení oznámení.
4. Příslušný inspektor OZL ÚCL provede zhodnocení klasifikace AMP / změny AMP. Pokud souhlasí s klasifikací, potvrdí to podpisem a otiskem úředního razítka na formuláři CAA/F-TI-047-n/00, který označí „SCHVÁLENO“. Akceptace je žadateli oznámena potvrzeným formulářem CAA/F-TI-047-n/00, jehož kopie mu je zaslána zpravidla elektronicky (nebo poštou).
5. Pokud klasifikace AMP / změny AMP neodpovídá stanovaným kritériím, vytvoří příslušný inspektor ÚCL dopis ředitele OZL se zdůvodněním, proč klasifikaci AMP / změny AMP neakceptuje, s připomínkami a požadavky. Formulář CAA/F-TI-047-n/00 potvrdí a označí „NESCHVÁLENO“, uvede v něm číslo jednací dopisu a pošle žadateli neschválený formulář CAA/F-TI-047-n/00 s dopisem ředitele OZL elektronicky nebo poštou.
6. Příslušný AMP / změna AMP pak bude muset být znovu zaslán na ÚCL k přímému schválení podle kapitoly 2.1.3 Přílohy B výše.

2.2. Schválení programu údržby podle Části ML

2.2.1. Postupy schvalování a změnování programu údržby

Program údržby letadla je řízený dokument a obsahuje Seznam platných stran, Rozdělovník a Záznam o změnách AMP. Titulní strana AMP zůstává původní, pokud neobsahuje číslo revize nebo kolonky pro schválení. Při jeho schvalování / změnování může dojít k následujícím variantám:

- a) Program údržby vydaný prohlášením vlastníka (deklarovaný AMP)
- b) Nový AMP/ změnu AMP schválila organizace CAMO nebo CAO

2.2.2. Program údržby deklarovaný vlastníkem

Program údržby nebo každou jeho následnou změnu schválí vlastník podpisem prohlášení v AMP.

2.2.3. Nový AMP / změnu AMP schválila organizace CAMO nebo CAO

Program údržby nebo každou jeho změnu schválí CAMO / CAO v souladu se svými postupy.

2.3. Dočasné schválení AMP / změny AMP

Jestliže je nutno schválit nový AMP / změnu AMP před uplynutím 60 denní lhůty, ÚCL může souhlasit s vydáním prozatímního schválení AMP / změny AMP následujícím postupem:

- a) Nový AMP / změna AMP bude schválen na omezenou dobu nebo omezen rozsahem schválené údržby.
- b) Inspektor OZL ÚCL zkontroluje pouze ty úkoly údržby z dokumentů, na základě kterých má být AMP zpracován, které vejdou v platnost během výše uvedené omezené doby nebo mají přímou souvislost s uvedeným omezeným rozsahem schválené údržby.
- c) Prozatímní schválení AMP / změny AMP může zahrnovat jakákoli dodatečná omezení vycházející z kontroly podle bodu (b), která budou následně v AMP uvedena.
- d) Inspektor OZL ÚCL následně zkontroluje kompletní AMP, takže kompletní AMP / změna AMP může být schválen nebo neschválen do konce 60 denní lhůty (viz bod a)).

3. Vzor pro tvorbu programů údržby

Formuláře jsou dostupné ke stažení na: www.caa.cz :

[CAA/F-ST-178-n/09 Formulář Programu údržby letadla podle Části M](#)

[CAA/F-ST-246-n/20 Formulář Programu údržby letadla podle Části ML](#)