

## UPUTA ZA IZRADU PROGRAMA ODRŽAVANJA ZRAKOPLOVA-POZ

**Općenito:** namjera Agencije je da ovim dokumentom definira opći sadržaj i način izrade POZ-a.

**Primjena:** ovaj dokument se odnosi na sve vlasnike zrakoplova i M.A. Subart G organizacije u Republici Hrvatskoj.

**Razlog izdavanja ovog dokumenta:** ovaj dokument bi trebao odrediti standard za izgled i sadržaj POZ-a. Namjena ovog dokumenta nije davanja detaljnih uputstava što pojedino poglavlje ili naslov mora sadržavati.

**Dužnosti vlasnika zrakoplova i M.A. Subart G organizacije:** pri izradi svojih Priručnika trebali bi koristiti ovu uputu.

**Primjenjivi Pravilnik:** Pravilnik o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja, te o ovlaštenju organizacije i osoblja uključenih u te poslove.

**Primjenjive odredbe:** M.A.302. i M.B.301.

**Odobrenje Programa održavanja zrakoplova:** POZ može biti odobren direktno ili indirektno od strane CCAA sukladno M.B. 301. Direktno odobrenje se odnosi na veće promjene u POZ-u kao što su:

1. promjena resursa komponenti;
2. promjena/ekstenzija intervala pregleda;
3. promjene u POZ-u koje se tiču obveznih taskova;
4. odgoda primjene "AD";
5. ...

Kod direktnog odobrenja CCAA izdaje rješenje i odobrava listu efektivnih stranica.

Procedure indirektnog odobrenja POZ-a odobravaju se organizaciji kroz procedure u CAME-u. Indirektno odobrenje se odnosi na manje izmjene u POZ-u koje ne spadaju u gore navedene točke 1 do 5... Kod indirektnog odobrenja, organizacija bi trebala poslati indirektno revidirani priručnik u CCAA koja zatim pismeno prihvaća navedenu promjenu.

**Odobrenje nekompletnog POZ-a:** CCAA može odobriti i nekompletan POZ na početku operacija zrakoplova. U tome slučaju CCAA izdaje vremenski ograničeno rješenje, sa čijim istekom je vlasnik zrakoplova dužen uvrstiti preostale taskove. Podrazumjeva se da ti taskovi koji nedostaju imaju veliki interval kao npr. 30 000CY i sl. odnosno da zrakoplov još mora puno naletiti da bi došao do tih taskova.

## Zahtjevi Agencije u svezi POZ-a su slijedeći:

### 1. Izgled

POZ može biti pisan na engleskom ili hrvatskom jeziku na A4 ili A5 formatu papira (ukoliko organizacija posluje izvan Hrvatske trebala bi koristiti engleski jezik). Kod inicijalnog odobrenja POZ-a podnositelj zahtjeva bi trebao priložiti papirnatu verziju POZ-a i digitalnu verziju na CD/DVD-u. Kod izmjena POZ-a pored zahtjeva podnositelj zahtjeva prilaže samo digitalnu verziju POZ-a. Sastavni dijelovi POZ-a su:

- a) naslovna strana na kojoj je naziv POZ-a, naziv organizacije/vlasnika, oznaka POZ-a;
- b) lista efektivnih stranica na kojoj su navedene sve stranice POZ-a i njihova trenutna revizija. Na toj listi se treba nalaziti i mjesto za odobrenje POZ-a od strane CCAA. Mjesto za odobrenje treba minimalno sadržavati ime osobe koja odobrava POZ od strane CCAA i njezin potpis. Ukoliko POZ sadrži više lista efektivnih stranica tada na svakoj od njih treba biti mjesto za odobrenje od strane CCAA;
- c) listu distribucije POZ-a;
- d) sadržaj u kojem su navedena svi naslovi i podnaslovi iz liste sukladnosti sa zahtjevima koj se temelji na „Appendix 1 to AMC M.A:302 and M.B.301(b)“;
- e) dodatni zahtjevi CCAA-a vezani za održavanje;
- f) lista revizija na kojoj su navedene sve revizije POZ-a;
- g) lista privremene revizije ukoliko je Organizacija predvidjela takvu mogućnost;
- h) stranice koje trebaju biti označene tako da se vidi kojoj reviziji POZ-a pripadaju i moraju biti numerirane;
- i) tko ga je izradio i tko je zadužen u organizaciji za njegovo revidiranje;
- j) lista sukladnosti sa zahtjevima koja se uvrsti u POZ-a nakon njegova odobrenja, a koju podnositelj zahtjeva ispunjava prilikom njegova odobrenja ili izmjene;
- k) pilot-owner maintenance.

### 2. Program održavanja zrakoplova-POZ

**2.1.2. Svrha POZ-a:** POZ bi trebao opisivati načine i metode prema kojima bi se održavao zrakoplov. POZ se temelji na **ažurnoj** dokumentaciji koju je izdao vlasnik certifikata tipa (TC holder) zrakoplova, motora i propelera, zahtjevima proizašlim iz eksploatacije zrakoplova kao i obvezujućim zahtjevima i direktivama država članice EASA-a, CCAA-a i države koja je izdala certifikat tipa (TCDS). Ukoliko su na zrakoplovu izvršene modifikacije (STC, SB) tada zahtjevi za kontinuiranu plovidbenost iz STC-a ili SB-a moraju biti uvršteni u POZ.

POZ također mora sadržavati primjenjive radove održavanja vezane za specijalne operacije zrakoplova, kao što su **RVSM, BRNAV, AWO** i sl. ako zrakoplov obavlja navedene operacije.

**2.1.3 Sadržaj POZ-a:** sadržaj POZ-a je definiran u „Appendix 1 to AMC M.A:302 and M.B.301(b) na kojem se temelji lista sukladnosti sa zahtjevima koju popunjava podnositelj zahtjeva prilikom njegova odobrenja ili izmjene.

**2.1.4 Prelazak zrakoplova kod drugog vlasnika:** ako vlasnik kupi zrakoplov koji već ima prethodno odobren POZ to ne znači da će CCAA automatski prihvatiti taj POZ. Vlasnik zrakoplova ili M.A. Subpart G organizacija je dužna napraviti analizu POZ-a kako bi utvrdila da li taj POZ odgovara njihovom tipu operacija i da li ga uopće može primjenjivati. Ukoliko vlasnik, M.A. Subpart G organizacija ili CCAA zaključi da POZ prethodnog operatora nije primjenjiv na novog vlasnika zrakoplova tada je vlasnik ili M.A. Subpart G organizacija dužna napraviti „prelazak“ (bridging) na originalni proizvođačev sustav održavanja kao što je

„maintenance manual“, „mainrtenance schedule“, „MRBR“ ili neki sličan dokument. „Bridging“ program mora biti odobren od CCAA-a. Zrakoplovi iznad 5700 kg koji se održavaju prema MSG II sustavu, a žele zbog ekonomičnosti prijeći na MSG III sutav trebaju napraviti transfer sa jednog na drugi sustav. Taj transfer mora biti odobren od CCAA-a.

**2.1.5 Primjeri (status) lista u POZ-u:** dolje navedene liste su samo primjeri kako bi staus liste mogle izgledati. Lista vlasnika zrakoplova ili M.A. Subpart G organizacije može se razlikovati od ovih lista, ali treba sadržavati dovoljno podataka kako bi se moglo pratiti stanje zrakoplova i njegovih komponenti.

**Napomena:** status liste navedene pod [2.1.5.2](#) i [2.1.5.3](#) trebale bi se redovno ažurirati.

**2.1.5.1 Lista komponenti u POZ-u:** ovo je jedan od primjera listi komponenti u koju se također mogu uvrstiti i inspekcije/pregledi (kao npr. special inspections) koji ne spadaju u redovno održavanje (scheduled maintenance). Ovakva lista se traba nalaziti u POZ-u i na njoj bi trebale biti navedene sve komponente koje imaju propisani resurs/inspekciju i radovi koji ne spadaju u redovne radove. Vlasnik zrakoplova ili M.A. Subpart G organizacija treba imati pristup SB/SL/SI i sl. dokumentima koji definiraju resurse ili inspekcije zrakoplovnih dijelova.

ITEM	S/N	P/N	FH, CY, DY/MO/YE	TBO	INSPECTION/ CHECK	REPLACEMENT	DOCUMENT REFERENCE, REVISION, DATE (SB,MM...)
AIR FILTER	09XX	333XX	FH	N/A	100	500	Miantenance manual...
			MO	N/A	N/A	36	Miantenance manual...

**2.1.5.2 Ažurna staus lista „AD/SB“:..svih provedenih modifikacija:** ovo je jedan od primjera status listi AD/SB... odonosno provedenih modifikacija. Ovu listu će vlasnik zrakoplova ili M.A. Subpart G organizacija voditi i ažurirati izvan POZ-a. U POZ-u će se nalaziti samo primjer (sample) te liste koji ne mora biti ažuran.

Document No.	Revision of Document	Description of Airworthiness Directives	Acomplished (Once/ Recurrent)	Accomplished at a/c TT and/or calendar	Interval- YE,MO,DY,F H or CY	Next due	Remain	Status (Open/Closed)	Remarks	Potpis
AD 2007-1-1	Rev 1.	Starter	Recurrent	30. 10. 07.	365 DY	30.10.08.	365	Open		xxxxx

**2.1.5.3 Ažurna status lista komponenti (i radova koji ne spadaju u redovno održavanje):** vlasnik zrakoplova ili M.A. Subpart G organizacija je dužna tu listu redovno ažurirati. Neažurni primjer (sample) te liste nalazit će se u POZ-u. Primjer ove liste ne nalazi se u ovoj uputi.

Kod uvrštenja neke komponente u ovu listu mora se paziti da lista ima predviđenu rubriku u kojoj se navodi ukupno vrijeme rada te komponente kao npr. „TSN-time since new ili npr. CSN-cycles since new“ jer komponenta ne mora biti instalirana na zrakoplov kao nova. U teoriji je mogla već odraditi 2000 CY. Ukoliko nema te rubrike moglo bi se desiti da se ta komponenta u listi vodi kao nova i da joj resurs počinje od 0 CY, iako već ima 2000 CY.

## 2.1.6 Izjava u POZ-u:

### SUGGESTED OPERATOR'S CERTIFICATION STATEMENT

In the preparation of this Maintenance Programme to meet the requirements of EASA Part M, the current recommendations made by the airframe constructors and engine and equipment manufacturers have been evaluated and, where appropriate, have been incorporated.

This Maintenance Programme lists the tasks and identifies the practices and procedures, which form the basis for the scheduled maintenance of the aeroplane(s). The operator undertakes to ensure that these aeroplanes will continue to be maintained in accordance with this programme. The data contained in this programme will be reviewed for continued validity at least annually in the light of operating experience.

Amendments (revisions) to the approved maintenance programme should be made by the owner or the M.A Subpart G approved organisation, to reflect changes in the TC holder's recommendations, modifications, service experience, or as required by the competent authority.

It is accepted that this programme does not prevent the necessity for complying with any new or amended regulation published by EASA or the CAA from time to time where these new or amended regulations may override elements of this programme.

The owner or the M.A Subpart G approved organisation may only vary the periods prescribed by the programme with the approval of the competent authority or through a procedure developed in the maintenance programme and approved by the competent authority.

It is understood that compliance with this programme alone does not discharge the operator from ensuring that the programme reflects the maintenance needs of the aeroplane, such that continuing safe operation can be assured. It is further understood that the CAA reserves the right to suspend, vary or cancel approval of the Maintenance Programme if the CAA has evidence that the requirements of the Maintenance Programme are not being followed or that the required standards of airworthiness are not being maintained.

Name ..... Position .....

Signed .....

For and on behalf of operator: .....

Date: .....

**NOTE:** The post holder identified above is either the Accountable Manager for an AOC operator's Part M subpart G organisation, a nominated post holder within the Part M subpart G organization when the aircraft's continuing airworthiness is contracted to an approved organisation or the aircraft owner when the aircraft's continuing airworthiness is not contracted to an approved organisation.

-kraj-