



REPUBLIKA E SHQIPERISE
Ministria e Punëve Publike dhe Transportit
MINISTRI

URDHËR

Nr. 110, Datë 02.10.2012.

PËR

**MIRATIMIN E RREGULLORE MBI VLEFSHMERINE AJRORE TE
PRODUKTEVE, PAJISJEVE AERONAUTIKE DHE PJESEVE TE AVIONEVE, SI
DHE PER MIRATIMIN E ORGANIZATAVE DHE PERSONELIT TE PERFSHIRE
NE KETO DETYRA**

Në mbështetje të pikës 4, të nenit 102, të Kushtetutës së RSH, të pikës 4, të nenit të nenit 7 pika ç të Ligjit nr. 10040, dt. 22.12.2008 "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë" ndryshuar me ligjin Nr.10484, dt.24.11.2011, dhe në përputhje me Ligjin Nr.9658, datë 18.12.2006 për ratifikimin e "Marreveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe Shteteve Anetare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Perkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një Zone të Përbashkët të Aviacionit Evropian"

URDHEROJ :

1. Miratimin e Rregullores "Miratimin e rregullores mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra" sipas tekstit dhe Shtojcave që i bashkëlidhen këtij Urdhri dhe janë pjesë përbërëse e tij.
2. Udhëzimi i Ministrit Nr. 16, datë 14.10.2008 "Për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi aprovimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra", Urdhri i Ministrit Nr.2, datë 2.2.2011 "Për procedurën e lëshimit, rinovimit, ndryshimit në objekt të licencës së personelit të mirëmbajtjes së avionit" dhe Subskonei përkatës të Urdhrit të Ministrit Nr. 140, datë 14.10.2008 "Manuali i Procedurave Standarte", që bien në kundërshtim me parashikimet e kësaj rregulloreje, shfuqizohen.
3. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për zbatimin e kësaj Rregulloreje si dhe për hartimin dhe nxjerrjen e procedurave përkatëse teknike për zbatimin e saj.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare

SOKOL OLLDASHI

MINISTËR



Rregullore

Për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra.

Miratuar me urdhër të Ministrit Nr _____, date ____/____/2012

Neni 1

Qëllimi dhe fusha e zbatimit

1. Kjo Rregullore përcakton kriteret teknike dhe procedurat administrative për të siguruar vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionëve, duke përfshirë çdo perberes për instalim, për avione të cilët janë:

- Te regjistruar në Republikën e Shqipërisë, apo në një vend të ZPEA-se, sipas përcaktimeve të Marreveshjes Shumepaleshe ose
- Te regjistruar në një vend të tretë, jashtë ZPEA-se dhe përdoret nga një operator, për të cilin RSH apo një vend të ZPEA-se, sipas përcaktimeve të Marreveshjes Shumepaleshe siguron mbikëqyrjen e operacioneve të tij.

2. Paragrafi 1 nuk aplikohet për avionë, për të cilët mbikëqyrja zyrtare e sigurisë i është deleguar një vendi të tretë dhe që nuk përdoren nga operatorë brenda RSH dhe ZPEA-se sipas përcaktimeve të marrëveshjes Shumepaleshe, ose për avionët e cilësuar në shtojcën II të Udhezimit të Ministrit Nr.3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil".

3. Dispozitat e kësaj Rregulloreje lidhur me transportin ajror civil aplikohen për operatorët ajrorë të licencuar, ashtu siç përcaktohet nga legjislacioni në fuqi.

Neni 2

Përkufizime

Në reference të Udhezimit të Ministrit Nr.3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" do të përdoren përkufizimet e mëposhtme:

- a) "avion" është çdo makinë që përfton qëndrimin në ajër nga kundërveprimi i ajrit, përveç kundërveprimit të ajrit ndaj sipërfaqes së tokës.
- b) "stafi certifikues" është personeli përgjegjës për lëshimit për shërbim të një avioni ose të një komponenti, pas shërbimeve mirëmbajtëse.
- c) "komponent", do të thotë çdo motor, helikë, pjesë ose pajisje
- d) "vlefshmëri ajrore" quhen të gjitha proceset që sigurojnë se në çdo kohë brenda jetëgjatësisë së tij operuese, avioni përmbush të gjitha kërkesat në fuqi për fluturim, dhe se është në gjendje për operim të sigurt;
- e) "JAA" do të thotë "Autoritetet e Aviacionit të Bashkuar"
- f) "JAR" do të thotë "Kërkesat e përbashkëta të Aviacionit"
- g) "Avion i madh" avion me një peshë maksimale ngritjeje më të madhe se 5,700 kg, ose një helikopter me shumë motorë.

h)“Mirëmbajtje” quhet çdo ose një kombinim, i kontrollit të përgjithshëm, riparimeve, inspektimeve, zëvendësimeve, modifikimeve ose ndreqja e një avioni apo komponenti, përjashto inspektimet para fluturimit

i)“Organizatë” një person juridik apo pjesë e një personi juridik. Një organizatë e tillë mund të vendoset në më shumë se një vend, brenda ose jashtë territorit të RSH apo vendeve të ZPEA-se sipas përcaktimeve të Marreveshjes Shumepaleshe.

j)“Inspektimet para fluturimit” janë inspektimet që kryhen përpara fluturimit për të garantuar se avioni është në gjendjen e duhur për të kryer fluturimin e përcaktuar.

k) “Avion ELA1” ka kuptimin Avion i Lehtë European i komanduar, si mëposhtë:

(i) një aeroplan, planer ose planer me motor me një masë maksimale ngritëse (MTOM) më pak se 1 000 kg që nuk është klasifikuar si avion kompleks me motor;

(ii) një aerostat me një maksimum të projektuar të gazit ngritës ose volum të ajrit të nxehtë prej jo më shumë se 3 400 m³ për aerostatet me ajër të nxehtë, 1 050 m³ për aerostatet me gaz, 300 m³ për aerostatet me gaz me litar;

(iii) një zabelin i projektuar për jo më shumë se dy persona dhe një maksimum të projektuar të gazit ngritës ose volum të ajrit të nxehtë prej jo më shumë se 2 500 m³ për zabelinët me ajër të nxehtë dhe 1 000 m³ për zabelinët me gaz.;

l) “avion LSA” ka kuptimin e një aeroplani të lehtë sportiv që ka të gjithë karakteristikat e mëposhtme:

(i) një masë maksimale ngritje (MTOM) prej jo më shumë se 600 kg;

(ii) një maksimum shpejtësie ndalimi në konfiguracionin e uljes në tokë (VS0) prej jo më shumë se 45 nyje të Shpejtësisë së Kalibruar (CAS) në masën maksimale të certifikuar të ngritjes dhe qendrën më kritike të gravitetit;

(iii) një maksimum të kapacitetit ndenjës prej jo më shumë se dy persona, duke përfshirë pilotin;

(iv) Një motor të vetëm jo turbinë, që shkon me një helikë

(v) një kabinë jo të mbajtur nën presion”

(m) “vendi kryesor i biznesit” do të thotë zyra qendrore ose zyra e regjistruar e sipërmarrësit brenda të cilës funksionet kryesore financiare dhe kontrolli operacional i aktiviteteve të referuara në këtë rregullore ushtrohen”;

(n) “Marreveshja shumëpaleshe” është marrëveshja për Krijimin e Zonës së Perbashket Europiane të Aviacionit, siç përkufizohet në Kodin Ajror të RSH.

Neni 3

Kerkesat për vazhdueshmerine e vlefshmërisë ajrore

1. Vlefshmëria ajrore e vazhdueshme e avionit dhe e komponentëve do të sigurohet në përputhje me dispozitat e Aneksit I.

2. Organizatat dhe personeli i përfshirë, ruajtja e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe komponentëve, përfshi dhe mirëmbajtjen, do të jenë në përputhje me dispozitat e Aneksit I dhe kur është e nevojshme, me ato të specifikuar në nenet 4 dhe 5.

3. Në dallim nga parashikimi i paragrafit 1, në vijim vlefshmëria ajrore e avionëve, të cilët kanë leje fluturimi, do të garantohet në bazë të marrëveshjeve të veçanta për vlefshmërinë ajrore sipas përcaktimeve në lejet për fluturim, të lëshuara në përputhje me aneksin (pjesa 21) e Rregullores së miratuar nga Ministri, që përcakton rregullat për vlefshmerine ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionit, produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve gjithashtu për certifikimin organizatave të dizenjimit dhe prodhimit.

4. Për një avion që nuk përdoret në transportin ajror tregtar, çdo certifikatë e shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim ose dokument ekuivalent i lëshuar në përputhje me kërkesat e RSH dhe i vlefshëm në dt. 28

shtator 2008 do të jetë i vlefshëm deri në datën e përfundimit të vet ose deri më dt. 28 shtator 2009, cilado që vjen më parë. Pas përfundimit të vlefshmërisë, autoriteti kompetent mund të japë përsëri ose të zgjasë një herë certifikatën e shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim ose një dokument ekuivalent për një vit, nëse lejohet nga kërkesat e RSH. Me përfundimin e mëtejshëm, autoriteti kompetent mundet që ta ri-japë më tej ose ta zgjasë edhe një herë më shumë certifikatën e shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim ose dokumentin ekuivalent për një vit, në qoftë se lejohet nga kërkesat e RSH. Nuk lejohet ri-lëshim ose zgjatje e mëtejshme. Në qoftë se dispozitat e kësaj pike kanë qenë përdorur kur transferohet regjistrimi i avionit brenda ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marreveshjes Shumepaleshe, do të lëshohet një certifikatë e re e shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim, në përputhje me M.A.904.’

Neni 4

Miratimi i organizatave të mirëmbajtjes

1. Organizatat e përfshira në mirëmbajtjen e avionëve të mëdhenj ose të avionëve që përdoren për transport ajror komercial, si dhe të komponentëve të kërkuar për pajisjet e tyre, do të miratohen në përputhje me dispozitat e Aneksit II.
2. Licencat për mirëmbajtjen, të lëshuara ose të njohura nga një shtet anëtar, në përputhje me kërkesat dhe procedurat e JAA-së të vlefshme përpara hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, do të quhen si të lëshuara në përputhje me këtë Rregullore. Për këtë qëllim, në përjashtim të dispozitave të 145.B.50 (2) në Aneksi II, gjetjet e nivelit 2, të lidhura me diferencat ndërmjet JAR 145 dhe Aneksit II mund të mbyllen brenda një viti. Certifikatat e lëshuara për servis si dhe certifikatat e autorizuar të lëshuara nga një organizatë e miratuar sipas kërkesave JAA gjatë asaj periudhe njëvjeçare, do të quhen si të lëshuara brenda rregullave të kësaj Rregulloreje.
3. Personeli i kualifikuar për të kryer dhe/ose kontrolluar një test jo shkatërrues të gatishmërisë së vazhdueshme për fluturim të strukturave dhe/ose komponentëve të avionit, në bazë të çdo lloj standardi të njohur nga një vend i ZPEA-se, sipas përcaktimeve të Marreveshjes Shumepaleshe, përpara hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje, duke provuar një nivel kualifikimi ekuivalent, mund të vazhdojë të kryejë dhe/ose të kontrollojë një test të tillë.
4. Certifikatat e lejimit në shërbim dhe certifikatat e lejimit të autorizuar, të dhëna para datës së hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje nga një organizatë mirëmbajtje e miratuar sipas kërkesave të RSH, apo vendi të ZPEA-se, do të konsiderohet ekuivalente me ato të kërkuara sipas pikave M.A.801 dhe M.A.802 të Aneksit I, Pjesa-M përkatësisht.”

Neni 5

Personeli Certifikues

1. Personeli certifikues do të kualifikohet në përputhje me dispozitat e Aneksit III, veç rasteve të parashikuara në pikat M.A.606(h), M.A.607(b), M.A.801(d) dhe M.A.803 të Aneksit I dhe në pikën 145.A.30(j) të Aneksit II (Pjesa 145) Shtojca IV e Aneksit II (Pjesa 145).’
1. Çdo licencë për mirëmbajtjen e një avioni, si dhe çdo kufizim teknik i lidhur me këtë licencë, e lëshuar apo e njohur nga një Vend i ZPEA-se sipas përcaktimeve të Marreveshjes Shumepaleshe apo RSH, në përputhje me kërkesat dhe procedurat e JAA-së, si dhe e vlefshme në kohën e hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje, do të konsiderohet e lëshuar në përputhje me këtë Rregullore.
2. Personeli certifikues që mban licencën e lëshuar në përputhje me Aneksin III Pjesa-66) për një kategori/nën-kategori të caktuar

do të ketë privilegjet e përshkruara në pikën 66.A.20(a) të këtij Aneksi që i përkasin një kategorie/nënkategorie të tillë. Kërkesat për njohuritë bazë që u përkasin këtyre privilegjeve të reja konsiderohen si të përmbushura, me qëllim që një licencë e tillë të shtrihet në një kategori/nën-kategori të re.

3. Stafi i certifikuar i pajisur me licencë, përfshirë për atë avion që nuk kërkon një klasifikim individual të tipit mund të vazhdojë të ushtrojë privilegjet e tij / të saj deri në rinovimin, apo ndryshimin e parë, ku licenca konvertohet sipas procedurës së përshkruar në pikën në pikën 66.A.45 të këtij Aneksi.
4. Raportet e konvertimit dhe raportet e kreditit të Provimit, të cilat përputheshin me kërkesat e zbatueshme përpara se të zbatoheshin kjo Rregullore duhet të jenë në përputhje me këtë rregullore
6. Deri kur kjo Rregullore të përcaktojë kërkesat për personelin certifikues:
 - (i) për mjetet fluturues përveç avionëve dhe helikopterëve;
 - (ii) për komponentët

kërkesat në fuqi në RSH vazhdojnë të jenë në fuqi, me përjashtim të rastit kur organizatat e mirëmbajtjes janë të vendosura jashtë Bashkimit Europian dhe për të cilat kërkesat do të miratohen nga Agjencia’;

Neni 6

Kërkesat për organizatat trajnuese

1. Organizatat e përfshira në trajnimin e personelit të referuar në Nenin 5, do të miratohen në përputhje me Aneksin IV dhe do të kenë fuqi:

- (a) të zhvillojnë kurse bazë trajnimi të njohura dhe/ose
- (b) të zhvillojnë kurse trajnimi tip të njohura dhe
- (c) të zhvillojnë provime dhe
- (d) të lëshojnë certifikata

2. Çdo miratim për një organizatë trajnuese për mirëmbajtjen nga një shtet anëtar në përputhje me kërkesat dhe procedurat e JAA-së dhe e vlefshme me hyrjen në fuqi të kësaj Rregulloreje, do të konsiderohet në përputhje me këtë Rregullore. Për këtë qëllim, duke bërë përjashtim nga dispozitat e 147.B.130 germa b në shtojcën IV, gjetjet e nivelit 2 të lidhura me dallimet ndërmjet JAR 147 dhe shtojcës, do të mbyllën brenda një viti.

3. Kurset bazë të trajnimit që përputheshin me kërkesat e zbatueshme përpara zbatimit të kësaj Rregulloreje mund të fillojnë deri në 1 vit pas datës së zbatimit të kësaj Rregulloreje. Provimet për njohuritë bazë të kryera si pjesë e këtyre kurseve mund të zhvillohen në përputhje me kërkesat e zbatueshme përpara zbatimit të kësaj Rregulloreje.

4. Provimet për njohuritë bazë në përputhje me kërkesat e zbatueshme përpara zbatimit të kësaj Rregulloreje dhe të zhvilluara nga autoritetet kompetente, ose nga një organizatë e trajnimit për mirëmbajtjen e licencuar në përputhje me Aneksin IV (Pjesa-147), kur nuk janë pjesë e kursit të trajnimit bazë, mund të zhvillohen deri në 1 vit pas datës në të cilën zbatohet kjo Rregullore.

5. Kurset e trajnimit të tipit dhe provimet e tipit në përputhje me kërkesat e aplikueshme përpara zbatimit të kësaj rregulloreje duhet të fillojnë dhe përfundojnë jo më vonë se një vit pas datës në të cilën është

zbatuar kjo Rregullore’

Neni 7

Hyrja në fuqi

1. Kjo rregullore hyn në fuqi një ditë pas publikimit të saj në *Fletoren Zyrtare*.
2. Për shkak të kufizimeve kohore të përcaktuara në pikat 66.A.25, 66.A.30 dhe Shtojcën III të Aneksit III (Pjesa-66) lidhur me provimet për njohuritë bazë dhe përvojën bazë, trajnimin teorik dhe provimet e tipit, trajnimin praktik dhe vlerësimin, provimin dhe trajnimin për tipin në vendin e punës të përfunduara përpara zbatimit të kësaj rregulloreje, koha e fillimit të këtyre veprimtarive është data në të cilën hyn në fuqi kjo Rregullore.
9. Agjencia i paraqet Komisionit një opinion përfshirë propozime për të ngritur një sistem të thjeshtë proporcional për licencimin e stafit të certifikuar të angazhuar në mirëmbajtjen e avionëve ELA1 si dhe avionëve dhe helikopterëve.’;

Neni 8

Masat e Agjencisë

1. Agjencia (EASA) zhvillon mjetet e pranueshme të përputhshmërisë (këtu të quajtura “AMC”), të cilat mund të përdoren nga autoritetet, organizatat dhe personeli për të demonstruar respektimin e dispozitave të Anekseve të kësaj Rregulloreje.
2. AMC e lëshuar nga Agjencia as nuk paraqet kërkesa të reja dhe as nuk zbut kërkesat e Anekseve të kësaj Rregulloreje.
3. Pa cenuar Nenet 54 dhe 55 të të Udhezimit të Ministrit Nr.3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, në rastin kur përdoren mjetet e pranueshme të përputhshmërisë të nxjerra nga agjencia, kërkesat përkatëse të Anekseve të kësaj Rregulloreje konsiderohen si të përmbushura pa asnjë diskutim të mëtejshëm.’;

Kjo rregullore është detyruese në tërësinë e saj dhe drejtpërdrejt e zbatueshme në Republikën e Shqipërisë.

Aneksi I
(Pjesa –M)

Përmbajtja

M.1

SEKSIONI A — KËRKESAT TEKNIKE

NËNPJESA A — E PËRGJITHSHME

M.A.101 Qëllimi

NËNPJESA B — LLOGARIDHËNIA

M.A.201 Përgjegjësitë

M.A.202 Raportimi Ngjarjeve

NËNPJESA C — RUAJTJA E VLEFSHMËRISË AJRORE

M.A.301 Vazhdueshmeria e detyrave të vlefshmërisë ajrore

M.A.302 Programi i mirëmbajtjes së avionëve

M.A.303 Direktivat e vlefshmërisë ajrore

M.A.304 Të dhëna për modifikimet dhe riparimet

M.A.305 Sistemi i regjistrimit të të dhënave të vazhdueshmerise së vlefshmërisë ajrore

M.A.306 Sistemi i mbajtjes së shënimeve teknike të operatorit

M.A.307 Transferimi i të dhënave të vazhdueshmerise së vlefshmërisë ajrore

NËNPJESA D — STANDARDET E MIRËMBAJTJES

M.A.401 Të dhënat e mirëmbajtjes

M.A.402 Performanca e mirëmbajtjes

M.A.403 Defektet e avionëve

NËNPJESA E — KOMPONENTËT

M.A.501 Instalimi

M.A.502 Mirëmbajtja e komponentëve

M.A.503 Shërbimi i komponentëve me jetëgjatësi të kufizuar

M.A.50 Kontrolli i komponentëve të pariparueshëm

NËNPJESA F —ORGANIZATA E MIRËMBAJTJES

M.A.601 Qëllimi

M.A.602 Aplikimi

M.A.603 Zgjatja e miratimit

M.A.604 Manuali i organizates së mirëmbajtjes

M.A.605 Lehtësirat

M.A.606 Kërkesat e personelit

M.A.607 Stafi certifikues

M.A.608 Komponentët, pajisjet dhe veglat

M.A.609 Të dhënat e mirëmbajtjes

M.A.610 Urdhrat e punimeve të mirëmbajtjes

M.A.611 Standardet e mirëmbajtjes

M.A.612 Certifikata e lejimit të hyrjes në shërbim

M.A.613 Certifikata e komponentit të lejimit të hyrjes për shërbim

M.A.614 Regjistrimi i mirëmbajtjes

M.A.615 Privilegjet e organizatës

M.A.616 Rishikimi organizativ

M.A.617 Ndryshimet në organizatën e mirëmbajtjes së certifikuar

M.A.618 Vazhdueshmeria e vlefshmërisë së miratimit

M.A.619 Përfundimet

NËNPJESA G — VAZHDUESHMERIA E VLEFSHMËRISË AJRORE NGA ORGANIZATA E MENAXHIMIT

M.A.701 Qëllimi

M.A.702 Aplikimi

M.A.703 Zgjatja i miratimit

M.A.704 Vazhdimi i Manualit të menaxhimit të vlefshmërisë ajrore

M.A.705 Lehtësirat

M.A.706 Kërkesat e personelit

M.A.707 Stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore

M.A.708 Vazhdimi i menaxhimit të vlefshmërisë ajrore

M.A.709 Dokumentimi

M.A.710 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore

M.A.711 Privilegjet e organizatës

M.A.712 Sistemi i Cilësisë

M.A.713 Ndryshimet e miratuara të organizatës së vazhdushmerise së vlefshmërisë ajrore

M.A.714 Mbajtja e të dhënave

M.A.715 Vazhdueshmeria e vlefshmërisë së miratimit

M.A.716 Përfundimet

NËNPJESA H — CERTIFIKATA E LEJIMIT TE HYRJES PËR SHËRBIM — CRS (CLS)

M.A.801 Certifikata e avionit e lejimit te hyrjes për shërbim

M.A.802 Certifikata e komponentit e lejimit te hyrjes për shërbim

M.A.803 Autorizimi Pilot-zotërues

NËNPJESA I — CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE

M.A.901 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore të avionit

M.A.902 Vlefshmëria e certifikatës së rishikuar të vlefshmërisë ajrore të avionit

M.A.903 Transferimi i regjistrimit të avionit në BE

M.A.904 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore të avionit të importuar në BE

M.A.905 Përfundimet

SEKSIONI B — PROCEDURAT PËR AUTORITETIN KOMPETENT

NËNPJESA A — E PËRGJITHSHME

M.B.101 Qëllimi

M.B.102 Autoriteti kompetent

M.B.103 Mënyrat e pranuar të përputhshmërisë

M.B.104 Mbajtja e të dhënave

M.B.105 Shkëmbimi i ndërsjellët i informacionit

NËNPJESA B — LLOGARIDHËNIA

M.B.201 Përgjegjësitë

NËNPJESA C — VAZHDUESHMERIA E VLEFSHMËRISË AJRORE

M.B.301 Programi i mirëmbajtjes

M.B.302 Përjashtimet

M.B.303 Monitorimi i ruajtjes së vlefshmërisë ajrore të avionit

M.B.304 Anulimi, pushimi, dhe kufizimi

NËNPJESA D — STANDARDET E MIRËMBAJTJES

NËNPJESA E — KOMPONENTËT

SUBPART F — ORGANIZATA E MIRËMBAJTJES

M.B.601 Aplikimi

M.B.602 Miratimi fillestar

- M.B.603 Lëshimi i licencimit
- M.B.604 Vazhdimi i mbikëqyrjes
- M.B.605 Përfundimet
- M.B.606 Ndryshimet
- M.B.607 Anulimi, pushimi, dhe kufizimi i një miratimi

NËNPJESA G —ORGANIZATA E MENAXHIMIT TË VAZHDUESHMERISE SË VLEFSHMËRISË AJRORE

- M.B.701 Aplikimi
- M.B.702 Miratimi fillestar
- M.B.703 Dhënia e miratimit
- M.B.704 Vazhdimi i mbikëqyrjes
- M.B.705 Përfundimet
- M.B.706 Ndryshimet
- M.B.707 Anulimi, pushimi, dhe kufizimi i një miratimi

NËNPJESA H — CERTIFIKATA E LEJIMIT TE HYRJES PËR SHËRBIM — CRS (CLS)

NËNPJESA I — CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE

- M.B.901 Vlerësimi i rekomandimeve
- M.B.902 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore nga autoriteti kompetent
- M.B.903 Përfundimet

Shtojca I — Masat e vazhdueshmerise së Vlefshmërisë Ajrore

Shtojca II — Leshimi i Certifikates se Autorizuar— EASA Form 1

Shtojca III — Certifikata e Rishikimit të Vlefshmërisë Ajrore — EASA Form 15

Shtojca IV — Sistemi i Renditjes dhe Klasit I përdorur për Licencimin e Organizatave të Mirëmbajtjes referuar në Shtojcën I (Pjesa-M) Nën pjesa F dhe në Shtojcën II (Pjesa -145)

Shtojca V — Licencimi i Organizatës së Mirëmbajtjes referuar në Shtojcën I (Pjesa -M) Nën pjesa F

Shtojca VI — Organizata e Mirëmbajtjes e Ruajtjes së Vlefshmërisë Ajrore referuar në Shtojcën I (Pjesa -M)

Nën pjesa G

Shtojca VII — Detyra Komplekse të Mirëmbajtjes

Shtojca VIII — Mirëmbajtje e Kufizuar Pilot Zotërues Mirëmbajtje;

M.1

Në mbështetje të funksionit të kësaj pjese, autoriteti kompetent përgjegjës do të jetë:

1. për mbikëqyrjen e vazhdueshmerise se vlefshmërisë ajrore të avionëve individualë si dhe për lëshimin e certifikatave të rishikimit të vlefshmërisë ajrore të vazhdueshme për të fluturuar do të jetë autoriteti i aviacionit civil shqiptar, për avionet e regjistruar në RSH, apo Autoritetit të Shtetit të ZPEA-se për avionet e regjistruar në atë shtet, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumepaleshe;
2. për mbikëqyrjen e një organizate për mirëmbajtjen sipas specifikimeve në M.A. nën pjesa F:
 - (i). Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, kur zyrat kryesore të biznesit të kësaj organizate janë vendosur në RSH, apo autoriteti i përcaktuar nga shteti i ZPEA-se, ku janë vendosur zyrat kryesore të biznesit të kësaj organizate ;
 - (ii). Agjencia, nëse organizata është vendosur në një vend të tretë.
3. Për mbikëqyrjen e një organizate menaxhuese të vazhdueshmerise se vlefshmërisë ajrore, ashtu siç specifikohet në M.A. nën pjesa G:
 - (i) Autoriteti i përcaktuar nga shteti anëtar i ZPEA-se, në të cilin ndodhet selia qendrore e kësaj organizate, ose AAC kur zyrat kryesore të biznesit të kësaj organizate janë vendosur në RSH, nëse miratimi nuk është i përfshirë në certifikatën e operatorit ajror;
 - (ii) Autoriteti i përcaktuar nga shteti anëtar i ZPEA-se se operatorit, nëse aprovimi është i përfshirë në një certifikatë të operatorit ajror.
 - (iii) Agjencia, nëse organizata është vendosur në një vend të tretë.
4. Për miratimin e programeve të mirëmbajtjes:
 - (i) Autoriteti i përcaktuar nga shteti anëtar i ZPEA-se se regjistrit, ose AAC kur RSH është shteti i regjistrit,
 - (ii) Në rast të transportit ajror komercial, kur operatorit i shtetit anëtar të ZPEA-se apo RSH-se është i ndryshëm nga shteti i regjistrit, autoriteti përgjegjës do të vendoset me marrëveshje ndërmjet dy shteteve të sipërpërmendura përpara miratimit të programit të mirëmbajtjes.
 - (iii) Pa kundërshtuar paragrafin 4(i), kur vlefshmëria për fluturim në vazhdimësi e një avioni që nuk përdoret për transport ajror tregtar menaxhohet nga një organizatë menaxhimi e vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi, e miratuar në përputhje me Seksionin A, Nën pjesa G

të këtij Aneksi (Pjesa M) që nuk i nënshtrohet mbikëqyrjes së Shtetit Anëtar të ZPEA-se të regjistrit, AAC-se dhe vetëm në qoftë se është rënë dakord me Shtetin Anëtar të regjistrit apo AAC para miratimit të programit të mirëmbajtjes:

- (a) autoriteti i caktuar nga Shteti Anëtar i ZPEA-se, ose AAC nese eshte përgjegjëse për mbikëqyrjen e organizatës së menaxhimit të vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi, ose
- (b) Agjencia në qoftë se organizata e menaxhimit të vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi ndodhet në një vend të tretë”

SEKSIONI A

(KRITERET TEKNIKE)

NËNPJESA - A

I. TË PËRGJITHSHME

M.A.101 Qëllimi

Ky seksion përcakton masat që do të merren për të siguruar se vlefshmëria ajrore do të ruhet, përfshi këtu dhe mirëmbajtjen. Gjithashtu specifikohen dhe kushtet që duhen përmbushur nga personat apo organizatat e përfshira në menaxhimin e vlefshmërisë ajrore.

NËNPJESA – B

PËRGJEGJËSIA

M.A.201 Përgjegjësitë

(a). Pronari është përgjegjës për vlefshmërinë ajrore të një avioni dhe duhet të sigurojë që asnjë fluturim nuk do të kryhet pa u përmbushur këto kushte:

1. Avioni është mbajtur në gjendje vlefshmërie ajrore;
2. Çdo pajisje operationale dhe emergjence që vendoset, është instaluar në mënyrën e duhur dhe është në gjendje shërbimi, ose është identifikuar qartësisht si jashtë funksioni dhe
3. Certifikata e vlefshmërisë ajrore për fluturim të jetë e vlefshme, dhe;
4. Mirëmbajtja e avionit të bëhet në përputhje me programin mirëmbajtës të miratuar, ashtu siç specifikohet në M.A.302.

(b). Kur avioni jepet me qira, përgjegjësitë e pronarit kalojnë tek qiramarrësi nëse:

1. Qiramarrësi vendoset në dokumentin e regjistrimit, ose;
2. Një gjë e tillë detajohet në kontratën e qiradhënies.

Kur bëhet referencë në këtë Pjesë për “pronarin”, termi pronar mbulon pronarin ose qiramarrësin, ashtu siç aplikohet.

(c). Çdo person ose organizatë që kryen mirëmbajtjen do të jetë përgjegjëse për detyrat e kryera.

(d). Piloti në komandë, ose në rastin e transportit komercial, operatori do të jetë përgjegjës për përmbushjen me sukses të inspektimit para-fluturimit. Ky inspektim duhet të kryhet nga piloti ose një person tjetër i kualifikuar, por nuk duhet të kryhet nga një organizatë e aprovuar e mirëmbajtjes ose stafi certifikues i Pjesës-66.

‘(e) Në mënyrë që të plotësohen përgjegjësitë e paragrafit (a),

(i) pronari i një avioni mund të kontraktojë për detyrat e lidhura me vlefshmërinë për fluturim në vazhdimësi një organizatë për menaxhimin e vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi, të miratuar në përputhje me Seksionin A, Nën pjesa G të këtij Aneksi (Pjesa M). Në këtë rast, organizata e menaxhimit të vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi merr përgjegjësinë për realizimin siç duhet të këtyre detyrave.

(ii) Një pronar i cili vendos që ta menaxhojë vlefshmërinë për fluturim në vazhdimësi të avionit nën përgjegjësinë e vetë atij, pa një kontratë në përputhje me Shtojcën I mundet megjithatë të lidhë një kontratë të kufizuar me një organizatë për menaxhimin e vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi, të miratuar në përputhje me Seksionin A, Nën pjesa G të këtij Aneksi (Pjesa M), për zhvillimin e programit të mirëmbajtjes dhe miratimin e tij në përputhje me pikën M.A.302. Në këtë rast kontrata e kufizuar e transferon përgjegjësinë për zhvillimin dhe miratimin e programit të mirëmbajtjes tek organizata e kontraktuar për menaxhimin e vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi.’

(f). Në rastin e një avioni të madh, për të përmbushur përgjegjësitë e paragrafit (a), pronari i një avioni duhet të sigurojë se detyrat e lidhura me vlefshmërinë ajrore e vazhdueshme për të fluturuar do të kryhen nga një organizatë menaxhuese e gatishmërisë së vazhdueshme për të fluturuar. Një kontratë e shkruar duhet të përpilohet në përputhje me Shtojcën 1. Në këtë rast, organizata menaxhuese e gatishmërisë për të fluturuar merr përsipër përgjegjësitë për përmbushjen e plotë të këtyre detyrave.

(g). Mirëmbajtja e avionëve të mëdhenj, e avionëve të përdorur për transport ajror komercial dhe komponentëve të tyre, do të kryhet nga një organizatë mirëmbajtje të aprovuar sipas pjesës-145.

(h). Në rastin e transportit ajror komercial, operatori është përgjegjës për vlefshmërinë ajrore e vazhdueshme për fluturim të avionit që përdor dhe duhet që:

Të aprovohet, si pjesë e certifikatës së operatorit të lëshuar nga autoriteti përkatës, sipas M.A. Nën pjesa G, për avionin që ai operon; dhe

Të aprovohet në përputhje me Pjesën-145, ose të kontraktojë një organizatë të tillë;

Të sigurojë që paragrafi (a) të përmbushet.

(i). “Kur një operatori i kërkohet nga AAC të mbajë një certifikatë për operacione tregtare, veç nga ajo për transportin ajror tregtar, ai do të:

1. Të aprovohet në mënyrën e duhur, në përputhje me M.A. Nën pjesa G, për menaxhimin e vlefshmërisë ajrore të avionit që ai operon ose të kontraktojë një organizatë të tillë dhe
2. Të aprovohet në mënyrën e duhur në përputhje me M.A. Nën pjesa G ose Pjesa-145, ose të kontraktojë një organizatë të tillë dhe
3. Të sigurojë që paragrafi (a) të përmbushet.

(j) Pronari/operatori përgjegjës merr përsipër t’i sigurojë Autoritetit të Aviacionit Civil akses për organizatën/avionin për të përcaktuar përputhje të vazhdueshme me këtë pjesë.

M.A.202 Raportimi i ngjarjeve

(a) Çdo person ose organizatë përgjegjëse, në përputhje me pikën M.A.201, do t'i raportojë autoritetit kompetent të caktuar nga Shteti i Regjistrimit, në rastin e RSH, AAC-se, organizatës përgjegjëse për projektin tip ose për projektin tip suplementar, dhe në qoftë se është e zbatueshme, Shtetit Anëtar të operatorit, çdo gjendje të identifikuar të një avioni ose komponenti që rrezikon sigurinë e fluturimit.

(b). Raportimi duhet të bëhet në mënyrën që do të vendoset vendoset nga Agjencia dhe do të pershtatet në legjislacionin vendas dhe duhet të përfshijë të gjithë informacionin përkatës mbi gjendjen e njohur të personit ose organizatës.

(c). Kur personi ose organizata që mirëmban avionin është kontraktuar nga një pronar ose një operator, për të kryer mirëmbajtjen, personi apo organizata që mirëmban avionin gjithashtu duhet t'i raportojnë pronarit, operatorit ose organizatës menaxhuese për vlefshmërinë ajrore për fluturim, për çdo gjendje të tillë e cila prek avionin ose ndonjë komponent të pronarit ose operatorit.

(d). Raportet duhet të bëhen sa më shpejt që të jetë e mundur, por në çdo rast brenda 72 orëve nga momenti kur personi ose organizata kanë identifikuar gjendjen për të cilën ai flet.

NËNPJESA C

VAZHUESHMERIA E VLEFSHMËRISE AJRORE

M.A 301 Detyrat për vazhdueshmerine e vlefshmërisë ajrore

Vazhdueshmeria e vlefshmërisë ajrore për fluturimin e avionit si dhe shërbimet që duhet të kryhen si për pajisjet operacionale dhe ato të emergjencës duhet të sigurohen nga:

1. Përmbushja e inspektimeve para fluturimit
2. Ndreqja në përputhje me të dhënat e specifikuara në pikën M.A.304 dhe/ose pikën M.A.401, ashtu siç aplikohet, ndaj çdo defekti ose dëmtimi që ndikon në operimin e sigurt, duke marrë parasysh, të gjitha llojet e avionëve të mëdhenj ose avioni të përdorur për transportin tregtar, listën minimale të pajisjeve dhe listën e konfigurimit të devijimit siç aplikohet për çdo lloj avioni;
3. përmbushjen e të gjithë mirëmbajtjes, në përputhje me M.A. 302 programin e miratuar për mirëmbajtjen e avionit;
4. për të gjithë avionët e mëdhenj ose avionët e përdorur për transport ajror komercial, analizën e efektivitetit të M.A.302, programin e aprovuar të mirëmbajtjes
5. përmbushjen e çdo lloj direktive apo ligji të aplikueshëm:
 - (i) Direktiva e vlefshmërisë ajrore për fluturim,
 - (ii) Direktiva operacionale me ndikim mbi vlefshmërinë ajrore për fluturim
 - (iii) Kërkesat për vlefshmërinë ajrore për fluturim të vendosura nga Agjencia
 - (iv) Masat e deleguara nga autoriteti kompetent në lidhje me përgjigjen e ngutshme ndaj një problemi sigurie.
6. Përmbushja e modifikimeve dhe riparimeve në përputhje me M.A. 304
7. Për modifikimet, të cilat nuk janë të detyrueshme dhe/ose inspektimet, për të gjithë avionët e mëdhenj ose avionët e përdorur për transportin ajror komercial, vendosjen e një rregulloreje unifikimi.
8. Fluturime kontrolli për mirëmbajtjen, atëherë kur është e nevojshme.

M.A 302 Programi i mirëmbajtjes

- (a) Mirëmbajtja e çdo avioni do të organizohet në përputhje me një program të mirëmbajtjes së avionit.
- (b) Programi i mirëmbajtjes së avionit dhe çdo ndryshim i mëpastajmë do të miratohet nga autoriteti kompetent.
- (c) Kur vlefshmëria për fluturim në vazhdimësi menaxhohet nga një organizatë e menaxhimit në vazhdimësi të vlefshmërisë për fluturim, të miratuar në përputhje me Seksionin A, Nën pjesa G të këtij Aneksi (Pjesa M), programi i mirëmbajtjes së avionit dhe ndryshimet e tij mund të miratohen nëpërmjet një procedure indirekte miratimi.
 - (i) Në këtë rast, procedura indirekte e miratimit do të caktohet nga organizata e menaxhimit në vazhdimësi të vlefshmërisë për fluturim si pjesë e Ekspozimit të Menaxhimit të Vlefshmërisë për Fluturim në Vazhdimësi dhe do të miratohet nga autoriteti përgjegjës për atë organizatë të menaxhimit në vazhdimësi të vlefshmërisë për fluturim.

(ii) Organizata e menaxhimit në vazhdimësi të vlefshmërisë për fluturim nuk do të përdorë procedurën indirekte të miratimit kur kjo organizatë nuk është nën mbikëqyrjen e Shtetit Anëtar të Regjistrimit, veç në rastin kur ekziston një marrëveshje në përputhje me pikën M 1, paragrafi 4(ii) ose 4(iii) siç zbatohet, duke e transferuar përgjegjësinë për miratimin e programit të mirëmbajtjes së avionit tek autoriteti kompetent për organizatën e menaxhimit në vazhdimësi të vlefshmërisë për fluturim.

(d) Programi i mirëmbajtjes së avionit duhet të vendosë pajtueshmërinë me:

(i) udhëzimet e lëshuara nga autoriteti kompetent;

(ii) udhëzimet për vlefshmërinë për fluturim në vazhdimësi, të dhëna nga mbajtësit e certifikatës tip, certifikatës tip të kufizuar, certifikatës tip suplementare, miratimit të projektit të riparimit të madh, autorizimit të ETSO ose çfarëdo miratimi tjetër përkatës të dhënë sipas Rregullores së miratuar nga Ministri, që përcakton rregullat për vlefshmerinë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionit, produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve gjithashtu për certifikimin organizatave të dizenjimit dhe prodhimit dhe Aneksit të saj (Pjesa 21);

(iii) udhëzime shtesë apo alternative të propozuara nga pronari ose organizata e menaxhimit në vazhdimësi të vlefshmërisë për fluturim, të miratuara njëherë në përputhje me pikën M.A.302, përjashtuar për intervalet e detyrave të lidhura me sigurinë, të referuara në paragrafin (e) të cilat mund të shkallëzohen, sipas shqyrtimeve të mjaftueshme të kryera në përputhje me paragrafin (g) dhe vetëm kur i nënshtrohen miratimit të drejtpërdrejtë në përputhje me pikën M.A.302(b).

(e) Programi i mirëmbajtjes së avionit do të përmbajë hollësi, duke përfshirë shpeshhtësinë e të gjithë shërbimeve të mirëmbajtjes që duhen kryer, duke përfshirë çdo lloj detyrash specifike të lidhura me llojin dhe specifikën e operacioneve.

(f) Për avionë të mëdhenj, kur programi i mirëmbajtjes bazohet në arsyetimin e mirëmbajtjes së grupit të drejtimit ose në monitorimin e gjendjes, programi i mirëmbajtjes së avionit do të përfshijë një program besueshmërie.

(g) Programi i mirëmbajtjes së avionit do t'u nënshtrohet shqyrtimeve periodike dhe do të ndryshohet në përputhje me to kur është e nevojshme. Këto shqyrtime do të sigurojnë që programi të vazhdojë të jetë i vlefshëm në dritën e përvojës operuese dhe udhëzimeve nga autoriteti kompetent ndërsa merren parasysh udhëzime të reja dhe/ose të modifikuara për mirëmbajtjen, të dekretuara nga mbajtësit e certifikatës tip ose certifikatës tip suplementare dhe çdo organizatë tjetër që boton të dhëna të tilla në përputhje me Aneksin (Pjesa 21) e Rregullores së miratuar nga Ministri, që përcakton rregullat për vlefshmerinë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionit, produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve gjithashtu për certifikimin organizatave të dizenjimit dhe prodhimit.”

M.A. 303. Direktivat e vlefshmërisë ajrore për fluturim

Çdo direktivë e aplikueshme për vlefshmërinë ajrore duhet të zbatohet sipas dispozitave të asaj direktive për vlefshmërinë ajrore, përjashtoj ato raste kur specifikohet një mënyrë tjetër.

M.A. 304 Të dhëna për modifikime dhe riparime

Dëmet do të vlerësohen dhe modifikimet dhe riparimet do të kryhen duke përdorur bazë të të dhënave të miratuara nga Agjencia, ose nga një organizatë e miratuar dhe e strukturuar sipas pjesës 21, ashtu siç do të shihet e arsyeshme.

M.A 305 Sistemi i regjistrimit të vlefshmërisë ajrore

(a). Në përfundim të çdo lloji mirëmbajtjeje, certifikatë e lëshimit për shërbim siç kërkohet nga pika M.A.801 ose pika 145.A.50 duhet të futet në të dhënat e ruajtjes së vlefshmërisë ajrore. Çdo hyrje të dhënash duhet të bëhet praktike sa më shpejt të jetë e mundur por në çdo rast jo më vonë se 30 ditë mbas ditës së shërbimeve të mirëmbajtjes.’;

(b) Të dhënat e vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi do të përbëhen nga:

1. ditari(et) i(e) udhëtimit të avionit, ditari i motorit ose kartelat e moduleve të motorit, ditari i helikës dhe kartelat për çdo komponent me jetëgjatësi të kufizuar shërbimi në mënyrë të përshtatshme, dhe

2. kur kërkohet në pikën M.A.306 për transportin ajror tregtar ose nga Shteti Anëtar, për operacione tregtare të ndryshme nga transporti ajror tregtar, kartela teknike e operatorit.”

(c). Tipi i avionit dhe marka e regjistruar, data, së bashku me kohën totale të fluturimit dhe/ose ciklet e fluturimit, dhe/ose uljet, ashtu siç duhet, duhet të futen në librat e udhëtimit të avionit.

(d). Të dhënat e avionit për vlefshmërinë ajrore duhet të përmbajnë si vijon;

1. gjendjen aktuale të respektimit të rregulloreve për vlefshmërinë ajrore dhe të autoritetit përgjegjës si mundësi për të reaguar menjëherë ndaj një problemi të mundshëm sigurie. të menjëhershëm ndaj një problemi sigurie:

2. gjendjen e modifikimeve dhe riparimeve;

3. gjendjen e përputhjes me programin e mirëmbajtjes;

4. gjendjen e shërbimeve të pjesëve me jetëgjatësi të kufizuar;

5. raportin ndërmjet masës (peshës) dhe ekuilibrit;

6. Listën e shërbimeve të shtyra të mirëmbajtjes

(e). Përveç dokumentit të lëshimit të autorizuar, EASA Form 1 ose ekuivalenti, informacioni në vijim përkatës për çdo komponent të instaluar (motor, helikë, moduli motorit, ose shërbim të komponentëve me jetëgjatësi të kufizuar) duhet të futen në mënyrën e duhur në librin e shërbimit të motorit ose helikave, modulin e motorit ose kartën e shënimit të shërbimit të komponentëve me jetëgjatësi të kufizuar :

1. identifikimi i komponentit; dhe

2. lloji, numri serisë dhe regjistrimi, kur është e përshtatshme, të avionit, motorit, helikës, modulit të motorit, ose shërbimit të komponentëve me jetëgjatësi të kufizuar ku është montuar një komponent i veçantë, së bashku me referencën e instalimit dhe heqjes së komponentit; dhe

3. data së bashku me kohën totale e akumuluar të fluturimit të komponentit dhe /ose ciklin e fluturimit dhe/ose uljet dhe/ose kohën kalendarike, kur është e përshtatshme; dhe

4. informacioni i paragrafit ekzistues (d) që aplikohet ndaj komponentit.’;

(f). Personi përgjegjës për zbatimin e detyrave për ruajtjen e vlefshmërisë ajrore sipas M.A. nënpjesa B, duhet të kontrollojë të dhënat ashtu siç është detajuar në këtë paragraf, si dhe t’ia përcjellë ato autoritetit përkatës sipas kërkesës.

(g). Të gjitha regjistrimet e veprimeve për ruajtjen e vlefshmërisë ajrore duhet të jenë të qarta dhe të sakta. Nëse lind nevoja e korrigjimit të një regjistrimi, ky korrigjim duhet kryer në mënyrë të tillë që dallohet qartësisht regjistrimi fillestar.

‘(h) Një zotërues ose operator duhet të sigurohet që një sistem është krijuar për të mbajtur të dhënat në vijim për periudhat e specifikuara:

1. të gjitha të dhënat e detajuara të mirëmbajtjes përsa i përket avionit dhe vendosjes së çdo komponenti me jetëgjatësi të kufizuar, derisa informacioni që përmbahet këtu zëvendësohet nga një informacion i ri dhe ekuivalent në synime dhe detaje por jo më pak se 36 muaj mbasi avioni ose komponenti është lëshuar për shërbim; dhe

2. koha totale në shërbim (orët, koha kalendarike, ciklet, dhe uljet) e avionit dhe të gjitha komponentët me jetëgjatësi të kufizuar, të paktën 12 muaj mbasi avioni ose komponenti është tërhequr përfundimisht nga shërbimi; dhe

3. koha totale në shërbim (orët, koha kalendarike, ciklet, dhe uljet) kur është e përshtatshme, që prej shërbimit të fundit të planifikuar të komponentit që ka një jetëgjatësi të kufizuar, të paktën deri sa komponenti i planifikuar zëvendësohet nga një tjetër mirëmbajtje e planifikuar për të njëjtën synim, punë ekuivalente, dhe detaj; dhe

4. statusi ekzistues i përputhshmërisë me programin e mirëmbajtjes duhet të jetë atillë që përputhshmëria me programin e miratuar të mirëmbajtjes së avionit mund të krijohet, të paktën deri sa mirëmbajtja e planifikuar e avionit ose komponentit është zëvendësuar nga një tjetër mirëmbajtje e planifikuar për të njëjtën synim, punë ekuivalente, dhe detaj; dhe

5. statusi ekzistues i direktivave të vlefshmërisë ajrore të aplikueshme për avionin dhe komponentëve, të paktën 12 muaj mbasi avioni ose komponenti është tërhequr përfundimisht nga shërbimi

6. detajet e modifikimeve ekzistuese dhe riparimeve të avionit, motor(ëve), helik(ave) dhe çdo komponenti tjetër jetësor për sigurinë e fluturimit, të paktën 12 muaj mbasi ato të jenë tërhequr përfundimisht nga shërbimi.’;

M.A. 306 Sistemi i regjistrimit teknik të operatorit

(a). Në rastin e transportit ajror komercial, përveç kërkesave të M.A. 305, një operator duhet të përdorë një sistem logues teknik avioni i cili duhet të përmbajë informacionin e mëposhtëm për çdo avion:

1. informacion për çdo fluturim për të siguruar vazhdueshëm sigurinë në fluturim
2. certifikatën aktuale që i është lëshuar avionit për shërbim, dhe;
3. dëshminë aktuale të mirëmbajtjes që i jep avionit statusin e mirëmbajtjes së paracaktuar dhe asaj jashtë radhe, hapi i radhës për tu bërë, përjashtoj kur autoriteti kompetent të bide dakord që dëshmia e mirëmbajtjes të mbahet diku tjetër, dhe;
4. të gjitha ndreqjet e defekteve të mbartura të shtyra të cilat prekin operimin e avionit, dhe;
5. çdo udhëzues instruksionesh për marrëveshjet për mbështetjen e mirëmbajtjes

(b). Sistemi i regjistrimit teknik të avionit dhe çdo amendament pasues duhet të aprovohet nga autoriteti kompetent.

(c). Një operator duhet të sigurojë se sistemi i regjistrimit teknik të avionit ruhet për 36 muaj nga data e regjistrimit së fundit.

M.A. 307 Transferimi i të dhënave të avionit mbi vlefshmërinë ajrore për fluturim

(a). Pronari ose operatori duhet të sigurojë kur një avion transferohet përgjithmonë nga një pronar ose operator drejt një tjetri, të dhënat mbi vlefshmërinë ajrore për fluturim M.A.305 dhe, nëse është e aplikueshme, sistemi i regjistrimit teknik të operatorit M.A.306, gjithashtu do të transferohen.

(b). Pronari duhet të sigurojë kur ai i kontraktin detyrat menaxhuese për vlefshmërinë ajrore për fluturim, një organizatë menaxhuese për vlefshmërinë ajrore për fluturim, se të dhënat M.A.305 për vlefshmërinë ajrore do t'i transferohen organizatës.

(c). Periudhat kohore të përshkruara për ruajtjen e të dhënave do të aplikohen dhe për pronarin e ri, operatorin ose organizatën menaxhuese për vlefshmërinë ajrore për fluturim.

NËNPJESA D

STANDARDET E MIRËMBAJTJES

M.A. 401 Të dhënat e mirëmbajtjes

(a). Personi ose organizata që mirëmban avionin, duhet të kenë akses, dhe të përdorë vetëm të dhënat e aplikueshme aktuale për mirëmbajtjen, gjatë kryerjes së procesit të mirëmbajtjes, përfshi këtu dhe procesin e modifikimit dhe riparimit.

(b). Në mbështetje të përcaktimeve të kësaj pjese, të dhënat e aplikueshme të mirëmbajtjes janë:

1. Çdo kërkesë e aplikueshme, procedurë, standard ose informacion i lëshuar nga autoriteti kompetent ose Agjencia,;
2. çdo direktivë e aplikueshme për vlefshmërinë ajrore
3. instruksionet e aplikueshme mbi vlefshmërinë ajrore për fluturim, të lëshuara nga mbajtësit e certifikatave tip, mbajtësit e certifikatave plotësuese tip, dhe çdo organizatë tjetër që publikon të dhëna të tilla, në përputhje me Pjesën 21
4. çdo të dhënë tjetër e aplikueshme e lëshuar në përputhje me pjesën-145.A.45 (d).

(c). Personi ose organizata që mirëmban një avion, duhet të sigurojë se të dhënat e aplikuara për mirëmbajtjen, janë aktuale si dhe të gatshme për tu përdorur atëherë kur kërkohet. Personi ose organizata duhet të vendosë një kartë pune ose sistem fletësh pune për tu përdorur, dhe duhet që ose të regjistrojë me përpikëri të dhënat e mirëmbajtjes në këto fletë pune ose kartash pune, ose të bëjë referenca precize për detyrën e veçantë të mirëmbajtjes ose detyrave që përfshihen në këto të dhëna mirëmbajtje të tilla.

M.A.402 Dokumentacioni i mirëmbajtjes

(a). Mirëmbajtja duhet të kryhet nga një personel i kualifikuar bazuar në metodat, teknikat, standardet dhe instruksionet e specifikuara në të dhënat për mirëmbajtjen sipas M.A.401. Për më tepër, një inspektim i pavarur duhet të kryhet pas çdo detyre mirëmbajtje që mund të prekë sigurinë e fluturimit, përjashtojë kur specifikohet e kundërta nga Pjesa-145, ose kur bihet dakord nga autoriteti kompetent.

(b). Mirëmbajtja duhet të realizohet me vegla, pajisje dhe materiale të specifikuara në të dhënat e mirëmbajtjes së M.A 401, përjashtojë e specifikuara ndryshe në pjesën 45. Atëherë ku është e nevojshme, veglat dhe pajisjet duhet të kontrollohen dhe kalibrohen në një standard të njohur zyrtarisht.

(c). Vendi ku do të kryhen punimet për mirëmbajtjen e avionit,, duhet të jetë i rregullt dhe i pastruar nga mbetjet dhe kontaminimi.

(d). Mirëmbajtja duhet të realizohet e plotë brenda kufizimeve mjedisore, të specifikuar në të dhënat e mirëmbajtjes së M.A. 401

(e). Në rastet e kushteve të ashpra të motit ose të punimeve të zgjatura të mirëmbajtjes duhen përdorur mjediset e duhura.

f). Pas përfundimit e të gjithë mirëmbajtjes duhet kryer një verifikim i përgjithshëm për të siguruar se avioni ose komponentët është i pastër nga çdo lloj vegle, pajisjeje, çdo lloj pjese apo materiali tjetër të jashtëm dhe se të gjitha pjesët e zhvendosura janë sërish në vendin e duhur.

M.A. 403 Defektet e avionit

(a). Çdo defekt avioni i cili dëmton seriozisht sigurinë e fluturimit, duhet të riparohet përpara fluturimit të mëtejshëm.

(b). Vetëm stafi i autorizuar dhe certifikuar, në përputhje me pikat M.A.801(b)1, M.A.801(b)2, M.A.801(c), M.A.801(d) ose Aneksin II (Pjesa 145), mund të vendosë, duke përdorur të dhënat e mirëmbajtjes së M.A.401, nëse një defekt avioni dëmton seriozisht sigurinë e fluturimit, dhe në këtë mënyrë të vendosë se ku dhe kur do të kryhet riparimi si dhe çfarë veprimesh do të kryhen përpara fluturimit të mëtejshëm, dhe se cili riparim defekti mund të shtyhet. Sidoqoftë kjo nuk aplikohet në rastet e mëposhtme:

1. kur lista e aprovuar minimale e pajisjeve ashtu siç është ngarkuar nga autoriteti kompetent është përdorur nga piloti;
2. defektet e avionit janë përcaktuar si të pranueshme nga autoriteti kompetent.

(c). Çdo defekt avioni i cili nuk do të dëmtonte seriozisht sigurinë e fluturimit do të riparohet sapo të krijohet mundësia, pas datës kur defekti i avionit është identifikuar fillimisht, dhe brenda çdo limiti të specifikuar në të dhënat e mirëmbajtjes.

(d). Çdo defekt i cili nuk riparohet përpara fluturimit, duhet të hidhet në sistemin e të dhënave M.A. 305 të mirëmbajtjes së avionit, ose në sistemin e regjistrimit teknik të operatorit M.A. 306, ashtu siç aplikohet.

NËNPJESA E

KOMPONENTËT

M.A. 501 Instalimi

(a). Nëse nuk është parashikuar ndryshe specifikuar në Aneks (Pjesa 21) Rregullores se miratuar nga Ministri, që përcakton rregullat për vlefshmerinë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionit, produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve gjithashtu për certifikimin organizatave të dizenjimit dhe prodhimit, Aneksin II (Pjesa 145) ose Nënnpjesa F, Seksioni A i Aneksit I të kësaj Rregulloreje., komponentët e avionit mund të instalohen vetëm nëse janë në gjendje të kënaqshme dhe janë Asnjë komponent nuk duhet të vendoset nëse nuk është në gjendje optimale. Të jetë lëshuar më përpara për shërbim nga Forma 1 e EASA ose një organ tjetër ekuivalent dhe të jetë prodhuar në përputhje me Pjesën 21 Nënnpjesa Q, përjashtojë kur specifikohet ndryshe në Pjesën-145 dhe Nënnpjesën F.

(b). Përpara instalimit të një komponenti në një avion, personi apo organizata e miratuar për mirëmbajtje, duhet të sigurojë se komponenti i caktuar është i sigurt për tu vendosur kur mund të aplikohen modifikime të ndryshme dhe/ose konfigurime direktive, mbi vlefshmërinë ajrore në fluturim.

(c). Pjesët standarde duhet të vendosen vetëm në një avion ose komponent, kur të dhënat e mirëmbajtjes e specifikojnë atë pjesë të veçantë. Pjesët standarde do të vendosen vetëm kur shoqërohen me evidencën e përshtatjes me standardet e aplikuara.

(d). Materialet të cilat cilësohen si të forta ose të konsumueshme, nuk duhet të përdoren në një avion ose komponent, kur prodhuesi i avionit ose komponentit e shpreh një gjë të tillë në të dhënat e mirëmbajtjes, ose siç specifikohet në Pjesën-145. Një material i tillë duhet të përdoret vetëm atëherë kur plotëson specifikimet e kërkuara dhe ka përshtatjen e kërkuar. I gjithë materiali duhet të shoqërohet me dokumentacionin i cili qartësisht lidhet me atë material të veçantë dhe përmban një përputhje me deklaratën për specifikimet si të prodhuesit dhe të furnizuesit.

M.A. 502 Mirëmbajtja e komponentit

(a) Mirëmbajtja e komponentëve do të realizohet nga organizata të mirëmbajtjes të miratuara siç duhet në përputhje me Seksionin A, Nënnpjesa F e këtij Aneksi (Pjesa M) ose me Aneksin II (Pjesa 145).

(b) Me heqjen nga paragrafi (a) mirëmbajtja e një komponenti në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së një avionit ose në qoftë se është rënë dakord nga autoriteti kompetent, në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së komponentëve, mund të realizohet nga një organizatë e klasifikuar A në përputhje me Seksionin A, Nënnpjesa F e këtij Aneksi (Pjesa M) ose me Aneksin II (Pjesa 145) si edhe nga personeli certifikues i referuar në pikën M.A.801(b)2 vetëm nëse komponentë të tillë shkojnë me avionin. Megjithatë një

organizatë e tillë mundet përkohësisht ta heqë këtë komponent për mirëmbajtje në mënyrë që të përmirësojë aksesin për tek komponenti, veç në rastin kur një heqje e tillë gjeneron nevojën për një shërbim tjetër mirëmbajtje të papranueshëm për dispozitat e këtij paragrafi. Shërbimi i mirëmbajtjes së komponentit, i kryer në përputhje me këtë paragraf nuk është i pranueshëm për dhënien e një Formulari 1 të EASA dhe do t'u nënshtrohet kërkesave për lejimin e avionit të parashikuara në pikën M.A.801.

(c) Me heqjen nga paragrafi (a), shërbimi i mirëmbajtjes i një komponenti të motorit/Njësisë Ndihmëse të Fuqisë (APU) në përputhje të dhënat e mirëmbajtjes së motorit/APU ose, në qoftë se është rënë dakord nga autoriteti kompetent, në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së komponentëve, mund të kryhet nga një organizatë e klasifikuar B, e miratuar në përputhje me Seksionin A, Nënpjesën F të këtij Aneksi (Pjesa M) ose me Aneksin II (Pjesa 145), vetëm nëse komponentë të tillë i shkojnë motorit/APU. Megjithatë, një organizatë e tillë e klasifikuar B mund ta heqë përkohësisht këtë komponent për shërbim mirëmbajtje në mënyrë që të përmirësojë aksesin për tek ky komponent, veç në rastin kur një heqje e tillë gjeneron nevojën për shërbime shtesë të mirëmbajtjes, të papranueshëm për dispozitat e këtij paragrafi.

(d) Me heqjen nga paragrafi (a) dhe pika M.A.801(b)2, mirëmbajtja e një komponenti, qoftë të instaluar apo të hequr përkohësisht nga një avion ELA1 që nuk përdoret në transportin ajror tregtar dhe e kryer në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së komponentëve mund të realizohet nga personeli certifikues për të cilin u referua në pikën M.A.801(b)2, me përjashtim të rastit të:

1. riparimit kapital të komponentëve të ndryshëm nga motorët dhe helikat;
2. riparimit kapital të motorëve dhe helikave për avionë të ndryshëm nga CS-VLA, CS-22 dhe LSA.

Mirëmbajtja e komponentëve, e kryer në përputhje me paragrafin (d) nuk është e pranueshme për dhënien e një Formulari 1 EASA dhe do t'i nënshtrohet kërkesave të lejimit të avionit, të parashikuara në pikën M.A.801.”

M.A. 503 Shërbimi i komponentëve me jetëgjatësi të kufizuar

(a) komponentët e instaluar me jetëgjatësi të kufizuar nuk duhet të kalojnë limitin e aprovuar të jetëgjatësisë së shërbimit ashtu siç specifikohet në programin e miratuar të mirëmbajtjes dhe direktivave të vlefshmërisë ajrore, përveçse në ato raste që parashtrohen në pikën M.A.504(c).

(b) jetëgjatësia e miratuar e shërbimit shprehet me kohë kalendarike, orë fluturimi, ulje ose cikle, si të jetë mënyra e duhur.

(c) Në fund të jetëgjatësisë së shërbimit të miratuar, komponenti duhet të hiqet nga avioni për mirëmbajtje, ose për tu hequr përfundimisht nga përdorimi si në rastin e komponentëve me një kufi jetëgjatësie të certifikuar.”;

M.A. 504 Kontrolli i komponentëve që kanë dalë jashtë shërbimit

(a). Një komponent do të cilësohet si i dalë jashtë shërbimi në njërin prej rrethanave të mëposhtme:

1. skadimi i afatit të jetëgjatësisë së shërbimit, ashtu siç përcaktohet në programin e mirëmbajtjes;
2. mospërputhja me direktivat e aplikueshme për vlefshmërinë ajrore dhe me kërkesat e tjera për vlefshmërinë ajrore e vazhdueshme ngarkuara nga Agjencia;
3. mungesa e informacionit të nevojshëm për të përcaktuar statusin e vlefshmërisë ajrore ose mundësisë për instalim;
4. prova për defekte ose keqfunksionim;
5. përfshirja në incidente ose aksidente, që kanë gjasa të prekin aftësinë e tij për shërbim.

(b) Komponentët të cilëve nuk u bëhet shërbim do të identifikohen dhe magazinohen në një vendndodhje të sigurt nën kontrollin e një organizate të miratuar për mirëmbajtje deri sa të merret një vendim për statusin e ardhshëm të këtyre komponentëve. Megjithatë, për avionët që nuk përdoren në transportin ajror tregtar përveç avionëve të mëdhenj, personi ose organizata që e ka deklaruar komponentin të pa shërbyeshëm mund ta transferojë kujdestarinë mbi të pasi ta identifikojë atë si të pa shërbyeshëm tek pronari i avionit, duke parashikuar që një transferim i tillë të pasqyrohet në ditarin e avionit, ose në ditarin e motorit, ose në ditarin e komponentit.”

(c). Komponentët, të cilët kanë kaluar afatin e certifikuar për fluturim ose kanë një defekt të pariparueshëm, do të klasifikohen si jashtë çdo funksioni dhe nuk do të lejohen të rifuten në sistemin e furnizimit, përveç rasteve kur certifikata e jetëgjatësisë është zgjatur, ose është gjetur dhe është miratuar një zgjidhje për riparim, në përputhje me M.A. 304.

(d). Çdo person apo organizatë përgjegjëse sipas pjesës-M duhet, në rastin e paragrafit (c), për komponentët jashtë çdo funksioni:

1. ta mbajë një komponent të tillë në vendin sipas paragrafit (b) ose
2. ta nxjerrë paraprakisht tërësisht jashtë funksioni komponentin, përpara se të heqë nga vetja përgjegjësinë për një komponent të tillë.

(e). pavarësisht nga dispozitat e paragrafit (d), një person apo organizatë përgjegjëse sipas pjesës-M, mund t’ia transferojë përgjegjësinë e komponentit të klasifikuar si jashtë çdo funksioni një organizate për trajnim ose kërkim, pa e shkatërruar plotësisht komponentin.

NËNPJESA F

ORGANIZATAT E MIRËMBAJTJES

M.A. 601 Qëllimi

Kjo Nënpjesë përcakton kërkesat që duhen plotësuar nga një organizatë për t'u kualifikuar për dhënien ose vazhdimësinë e një miratimi për mirëmbajtjen e avionit ose të komponentëve që nuk janë renditur në pikën M.A.201(g).

M.A.602 Aplikimi

Një Aplikim për lëshim ose ndryshim të licencimit të organizatës së mirëmbajtjes duhet të kryhet në një formë dhe mënyrë të përcaktuar nga autoriteti kompetent’;

‘M.A.603 Shtrirja e Licencimit

(a) Një organizatë e përfshirë në aktivitete që është subjekt i kësaj nënpjese nuk duhet të kryejë aktivitetin e saj përveçse kur ka marrë licencimin nga autoriteti përkatës. Apendiksi V i Shtojcës I (Pjesa -M) ofron modelin e certifikatës për këtë miratim.

(b) Manuali i organizatës së mirëmbajtjes që është referuar në pikën M.A.604 duhet të specifikoj qëllimin e punës për të konsideruar përmbytjen e licencimit. Apendiksi IV i Shtojcës I (Pjesa-M) përcakton të gjitha llojet e klasave dhe renditjeve të mundshme sipas Nënpjesës F.

(c) Një organizatë mirëmbajtje e licencuar mund të fabriktoj, në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes, një gamë të kufizuar pjesësh për përdorim gjatë punës në vijim brenda mjediseve të saj, ashtu siç parashtrohet në manualin e organizatës së mirëmbajtjes.’;

M.A. 604 Manuali i organizatave të mirëmbajtjes

(a). Organizata e mirëmbajtjes duhet të mundësojë një manual që duhet të përmbajë të paktën informacionin e mëposhtëm:

1. një deklaratë të firmosur nga menaxheri përgjegjës për të konfirmuar se organizata do të punojë në mënyrë të vazhdueshme në përputhje me Pjesën-M dhe manualin, gjatë gjithë kohës, dhe;
2. qëllimin e punës të organizatës, dhe;
3. titujt dhe emrat e personave sipas kërkesave M.A 606(b), dhe;
4. një grafik të organizatës ku tregohet varësia e përgjegjësisë ndërmjet personave, në përputhje me kërkesat e M.A. 606(b) dhe
5. Një listë e personelit certifikues me sferën e tyre të veprimit për miratim, dhe
6. një listë e vendndodhjeve ku kryhet mirëmbajtja së bashku me një përshkrim të përgjithshëm të pajisjeve;”
7. të procedurave që specifikojnë se si organizata mban përputhje me këtë Pjesë, dhe;
8. procedurat e amendimit të manualit të mirëmbajtjes të organizatës.

(b). Manuali i organizatës së mirëmbajtjes dhe amendimet e tij duhet të miratohen nga autoriteti kompetent.

(c). Pavarësisht nga dispozitat e paragrafit (b) amendime të vogla mund të bëhen nëpërmjet një procedure (që nga moment do të quhet aprovimi indirekt).

M.A. 605 Ambientet

Organizata duhet të sigurojë:

(a). vënien në dispozicion të ambienteve për të gjithë punën e planifikuar, trajnime të specializuara dhe rreshtat të jenë të ndarë ashtu siç kërkohet, për të siguruar mbrojtje ndaj kontaminimit dhe për ambientin.

(b). vënien në dispozicion të për menaxhimin total të gjithë punës së planifikuar, duke përfshirë në veçanti përmbushjen e të dhënave të mirëmbajtjes.

(c). Ambiente të sigurta për magazinimin e komponentëve, pajisjeve, veglave dhe materialeve. Në ambientet e magazinimit duhet të ketë një ndarje të qartë për pjesët komponentët jashtë shërbimit, si dhe për materialet nga të gjithë komponentët, materialet, pajisjet dhe veglat e tjera. Kushtet e magazinimit duhet të jenë në përputhje me instruksionet e prodhuesit, si dhe të drejtë hyrje duhet të ketë vetëm personeli i autorizuar.

M.A. 606 Kërkesat për personelin

(a). Organizata duhet të emërojë një menaxher përgjegjës, i cili ka autoritet të dhënë nga korporata që të sigurojë se e gjithë mirëmbajtja e kërkuar nga klienti, mund të financohet dhe të realizohet brenda standardeve të kërkuara nga kjo pjesë.

(b). Një person ose një grup personash duhet të emërohen dhe të kenë përgjegjësinë për të siguruar se organizata është përherë në përputhje me këtë nënpjesë. Personat e tillë duhet të jenë vartës direkt të menaxherit përgjegjës.

(c). Të gjithë personat nën paragrafin (b) duhet të jenë në gjendje të tregojnë njohuritë e duhura dhe eksperiencën e nevojshme të lidhur me mirëmbajtjen e avionin dhe/ose komponentëve.

(d). Organizata duhet të ketë stafin e duhur për punën e kontraktuar që pritët të kryhet. Lidhja e kontratës së përkohshme me palë të treta për angazhimin e stafit të këtyre të fundit lejohet vetëm në rastet, kur vëllimi i punës është më i madh nga ç'është përcaktuar në kontratë dhe vetëm për personelin, për të cilin nuk kërkohet licencë e veçantë për ofrimin e shërbimeve.

(e). Kualifikimi i të gjithë personelit të përfshirë në mirëmbajtje duhet të tregohet dhe regjistrohët.

(f). Personeli i cili kryen detyra të specializuara, si saldim, testime ose inspektime pa nxjerrje të plotë jashtë funksionimit përveç kontrastit të ngjyrës, duhet të kualifikohet në përputhje me një standard të njohur zyrtarisht.

(g). Organizatat e mirëmbajtjes duhet të kenë mjaftueshëm staf të certifikuar për të lëshuar certifikata për shërbim M.A.612 dhe M.A.613, për avionët dhe komponentët. Ato duhet të jenë në përputhje me kërkesat e Pjesës-66.

(h) Me heqjen nga paragrafi (g), organizata mund të përdorë personelin certifikues të kualifikuar në përputhje me dispozitat e mëposhtme kur siguron mbështetjen për mirëmbajtjen për operatorët e përfshirë në operacione tregtare, duke iu nënshtruar procedurave të duhura për t'u miratuar si pjesë e manualit të organizatës:

1. Për një direktivë të përsëritur para fluturimit për vlefshmërinë për fluturim, e cila pohon në mënyrë specifike që ekuipazhi i fluturimit mund të kryejë një direktivë të tillë të vlefshmërisë për fluturim, organizata mund të japë një autorizim të kufizuar të personelit për komanduesin e avionit, mbi bazën e licencës së ekuipazhit të fluturimit të mbajtur duke marrë të dhënë që organizata siguron se është kryer trajnim i mjaftueshëm për të siguruar që një person i tillë mund ta përmbushë detyrën sipas standardit të kërkuar.”

2. Në rastin e një avioni që operon larg nga një vendndodhje e mbështetur, organizata mund të japë një autorizim të kufizuar të personelit certifikues për komanduesin e avionit mbi bazën e licencës së ekuipazhit të fluturimit duke marrë të dhënë që organizata siguron se është kryer trajnim i mjaftueshëm për të siguruar që një person i tillë mund ta përmbushë detyrën sipas standardit të kërkuar.”

M.A. 607 Certifikimi i stafit

(a) Plus M.A.606(g), personeli certifikues mund t'i ushtrojë privilegjet e veta vetëm në qoftë se organizata ka siguruar:

1. që personeli certifikues mund të demonstrojë se përmbush kërkesat e pikës 66.A.20(b) të Aneksit III (Pjesa 66), përveçse kur Aneksi III (Pjesa 66) i referohet rregullores së Shtetit Anëtar, rast në të cilin do të plotësojë kërkesat e asaj rregulloreje, dhe;

2. që personeli certifikues ka njohjen e duhur për avionin përkatës dhe/ose komponentët e avionit që duhet mirëmbajtur, bashkë me procedurat organizative shoqëruese.

(b) Në rastet e mëposhtme të paparashikuara kur një avion është ulur në tokë në një vendndodhje dhe nuk ka në dispozicion një personel të përshtatshëm certifikues, organizata e mirëmbajtjes e kontraktuar për të siguruar mbështetjen për mirëmbajtje, mund t'i japë një autorizim certifikimi vetëm për një herë:

1. njërit nga punonjësit e saj që mban kualifikimet tip mbi një avion me teknologji, konstruksion dhe sisteme të ngjashme; ose

2. çdo personi me jo më pak se tre vjet përvojë në mirëmbajtje dhe mbajtës të një licence të

mirëmbajtjes të avionit nga ICAO, të klasifikuar për tipin e avionit që kërkon certifikim duke marrë të dhënë që nuk ka ndonjë organizatë të miratuar siç duhet sipas kësaj Pjese në atë vendndodhje dhe organizata e kontraktuar merr dhe mban në dosje të dhëna për përvojën dhe licencën e atij personi.

Të gjithë këto raste duhet të raportohen tek autoriteti kompetent brenda shtatë ditësh nga dhënia e një autorizimi të tillë për certifikim. Organizata e miratuar për mirëmbajtje, duke dhënë një autorizim për certifikim vetëm për një herë, do të sigurojë që çdo shërbim mirëmbajtje i tillë që prek sigurinë e fluturimit të ri kontrollohet.

(c) Organizata e miratuar për mirëmbajtje do të regjistrojë të gjithë detajet lidhur me personelin certifikues së bashku me qëllimin e tyre të miratimit si pjesë e manualit të organizatës në vijim të pikës M.A.604(a)5.”

M.A. 608 Komponentët, pajisjet dhe veglat

(a). Organizata duhet:

1. të mbajë pajisjet dhe instrumentet e specifikuara në të dhënat e mirëmbajtjes, të përshkruara në pikën M.A.609 ose ekuivalentë të verifikuar siç janë renditur në manualin e mirëmbajtjes të organizatës, të domosdoshme për mirëmbajtjen e përditshme sferës së veprimit të miratimit; dhe

2. të demonstrojë që ka aksesin e saj në të gjitha pajisjet dhe veglat e tjera, që përdoren në raste të rralla.

(b). Veglat dhe pajisjet duhet të kontrollohen dhe kalibrohen brenda një standardi të njohur zyrtarisht. Regjistrimet e kalibrimeve të tilla dhe standardet e përdorura duhet të mbahen nga organizata.

(c). Organizata duhet të inspektojë, klasifikojë dhe të ndajë në mënyrën e duhur të gjithë komponentët që do të vijnë.

M.A. 609 Të dhënat e mirëmbajtjes

Organizata e miratuar për mirëmbajtjen duhet të mbajë dhe përdorë të dhëna aktuale të aplikueshme për mirëmbajtjen të specifikuara në M.A.401, në realizimin e mirëmbajtjes, përfshi modifikimet dhe riparimet. Në rastin kur klienti mundëson të dhënat e mirëmbajtjes, është e nevojshme që të marrë këto të dhëna vetëm kur puna është në progres.

M.A. 610 Urdhrat e punës për mirëmbajtjen

Para fillimit të punës për mirëmbajtje duhet që organizata dhe organizata që kërkon mirëmbajtjen të bien dakord për një porosi të shkruar për punë për të vendosur qartësisht shërbimet e mirëmbajtjes që duhen kryer”.’

M.A. 611 Standardet e mirëmbajtjes

Të gjitha punimet për mirëmbajtjen duhet të kryhen në përputhje me kërkesat e M.A. nënpjesa D

M.A. 612 Certifikata e avionit për tu lëshuar për shërbim

Në mbarim të gjitha mirëmbajtjes të kërkuar për avionin, në përputhje me këtë nënpjesë, duhet të lëshohet një certifikatë për lëshimin e avionit për shërbim, në përputhje me M.A.801.

M.A. 613 Certifikata e komponentëve për tu lëshuar për shërbim

‘(a) Me përfundimin e mirëmbajtjes së kërkuar të gjithë komponentëve në përputhje me këtë Nënnpjesë, do të jepet një certifikatë e lejimit të komponentëve në shërbim, në përputhje me pikën M.A.802. Do të jepet një Formular 1 i EASA, me përjashtim për ata komponentë që u është bërë shërbimi i mirëmbajtjes në përputhje me pikat M.A.502(b) dhe M.A.502(d) dhe komponentët e fabrikuar në përputhje me pikën M.A.603(b).’

(b). Dokumenti i certifikatës për lëshimin për shërbim të komponentit, Forma 1 e EASA mund të gjenerohet nga data baza e një kompjuteri.

M.A. 614 Regjistrimet e mirëmbajtjes

(a). Organizata e aprovuar për mirëmbajtje duhet të regjistrojë të gjitha detajet e punë së kryer. Regjistrime që duhet të provojë se të gjitha kërkesat janë plotësuar për lëshimin e certifikatës së lëshimit për shërbim. Gjithashtu do të mbahen dhe dokumentet e lëshimit të palës së nënkontraktuar.

(b). Organizata e aprovuar për mirëmbajtje duhet të mbajë një kopje të secilës certifikatë të lëshuar për shërbim që i është dhënë pronarit, së bashku me kopjen e të dhënave specifike të përdorura për riparim/modifikim të cilat janë kryer.

‘(c) Organizata e licencuar e mirëmbajtjes duhet të ruaj një kopje të të gjitha të dhënave të mirëmbajtjes dhe cdo të dhënë mirëmbajtje për tre vjet nga data e lëshimit nga Organizata e licencuar e mirëmbajtjes për punën në lidhje me avionin ose komponentin e avionit.

1. Të dhënat në këtë paragraf duhet të në një mënyrë që siguron mbrojtjen nga dëmtimet, ndryshimet, dhe vjedhja.

2. I gjithë ‘hardware’ i kompjuterit i përdorur për të siguruar mbështetje duhet të ruhet në një vend tjetër nga ai që përmban të dhënat e punës në një mjedis që siguron ruajtjen në kushte të mira.

3. Kur një organizatë e aprovuar mirëmbajtje përfundon punimet e saj, të gjitha të dhënat e mbajtura për mirëmbajtjen që mbulojnë tre vitet e fundit duhet t’u shpërndahen zotëruesit

ose klientit të fundit të avionit ose komponentit të avionit respektiv ose duhet të ruhen ashtu siç specifikohet nga autoriteti kompetent.’;

M.A. 615 Privilegjet e Organizatës

Organizata e mirëmbajtjes e miratuar në përputhje me Seksionin A Nën pjesa F të këtij Aneksi (Pjesa M) mundet të :

(a) mirëmbajë çdo avion dhe/ose komponent për të cilin është miratuar në vendndodhjet e specifikuara në certifikatën e miratimit dhe në manualin e organizatës së mirëmbajtjes;

(b) rregullojë realizmin e shërbimeve të specializuara nën kontrollin e organizatës së mirëmbajtjes në një organizatë tjetër të kualifikuar siç duhet, që u nënshtrohet procedurave të përshtatshme që janë vendosur si pjesë e Manualit të Organizatës së Mirëmbajtjes të miratuar nga autoriteti kompetent drejtpërdrejt;

(c) mirëmbajë çdo avion dhe/ose komponent për të cilin është miratuar në çdo vendndodhje që i nënshtrohet nevojës së një shërbimi të tillë të mirëmbajtjes që lind ose nga pamundësia për t’i shërbyer avionit ose nga domosdoshmëria për mbështetje për mirëmbajtje herë pas here që u nënshtrohet kushteve të specifikuara në Manualin e Organizatës së Mirëmbajtjes;

(d) japë certifikata të lejimit në shërbim me përfundimin e shërbimit të mirëmbajtjes, në përputhje me M.A.612 ose pikën M.A.613.’

M.A. 616 Rishikimi organizativ

Për të siguruar se organizata e aprovuar për mirëmbajtje vazhdon të plotësojë kërkesat e kësaj nënpjesë, ajo duhet të organizojë, në periudha të qëndrueshme, rishikime organizative.

M.A. 617 Ndryshimet në organizatën e miratuar për mirëmbajtje

Në mënyrë që ti mundësohet autoritetit kompetent të përcaktojë përputhje të vazhdueshme me këtë Pjesë, organizata e miratuar për mirëmbajtje duhet ta njoftojë atë për çdo propozim për të kryer ndryshimet e mëposhtme, përpara se ato të ndodhin:

1. emrin e organizatës
2. vendndodhjen e organizatës
3. vendndodhjen e degëve të tjera të organizatës
4. menaxherin përgjegjës
5. cilindo prej personave të specifikuar në paragrafin M.A.606(b)
6. Ambientet, pajisjet, veglat, materialet, procedurat, qëllimin e punës dhe stafin e certifikuar, të cilat mund të ndikojnë në marrjen e licencës.

Në rastin e ndryshimeve të propozuara në personel, të cilat nuk i janë bërë të ditura paraprakisht grupit menaxhues, këto ndryshime duhet të raportohen në rastin e parë të mundshëm.

M.A. 618 Vlefshmëria e vazhdueshme e licencës

(a). Licenca lëshohet për një periudhë të pacaktuar. Ajo e ruan vlefshmërinë, nëse respektohen pikat e mëposhtme:

1. organizata të vazhdojë të mbetet në përputhje me këtë pjesë, sipas dispozitave të lidhura me dorëzimin e gjetjeve, ashtu siç specifikohet në M.A.619, dhe
2. autoritetit kompetent ti jepet akses në organizatë për të përcaktuar përputhje të vazhdueshme me këtë Pjesë, dhe;
3. licenca të mos revokohet ose të hiqet dorë prej saj;

(b). Në momentin e heqjes dorë apo revokimit, certifikata e licencës duhet t'i kthehet autoritetit kompetent.

M.A. 619 Gjetjet

(a). Gjetje e nivelit 1 është çdo mospërputhje thelbësore me kërkesat e pjesës-M, e cila ul standardet dhe dëmton seriozisht standardet e sigurisë së fluturimit.

(b). Gjetje e nivelit 2, është çdo mospërputhje thelbësore me kërkesat e pjesës-M, e cila mund të ulë dhe mund të dëmtojë standardet e sigurisë në fluturim.

(c). Pas marrjes së njoftimit për gjetjet, në përputhje me M.B.605, mbajtësi i licencës së organizatës së mirëmbajtjes duhet të përcaktojë një plan aksioni korrigjues dhe të demonstrojë veprime korrigjues që do të plotësojnë kërkesat e autoritetit kompetent, brenda një periudhe të rënë dakord me këtë autoritet.

NËNPJESA G

ORGANIZATAT E MENAXHIMIT TË VAZHDUESHMERISE SE VLEFSHMËRISË AJRORE

M.A.701 Qëllimi

Nënpjesa përcakton kërkesat që duhen të plotësohen nga një organizatë për tu kualifikuar për marrjen ose vazhdimin e licencës së vlefshmërisë ajrore të avionit.

M.A.702 'Aplikimi

Një aplikim për lëshim ose ndryshim të miratimit të vazhdimësisë së organizatës së menaxhimit të vlefshmërisë ajrore duhet të kryhet në një formë ose mënyrë të përcaktuar nga autoriteti kompetent.';

M.A. 703 Fusha e zbatimit të lejes

(a) Miratimi tregohet mbi një certifikatë të përfshirë në Shtojcën VI të dhënë nga autoriteti kompetent “;

(b)Pavarësisht nga dispozitat e paragrafit (a), për transport ajror komercial, aprovimi duhet të jetë pjesë e certifikatës së operatorit ajror të lëshuar nga autoriteti kompetent, për avionin e që operon.

(c) Sfera e veprimit të punës, e konsideruar se përbën miratimin, do të specifikohet në ekspozimin e vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi në përputhje me pikën M.A.704

M.A. 704 Manuali për menaxhimin dhe ruajtjen e vlefshmërisë ajrore

(a) Organizata për menaxhimin dhe ruajtjen vlefshmërisë ajrore duhet të paraqesë një kërkesë për menaxhimin e vlefshmërisë ajrore, e cila duhet të përmbajë informacionin e mëposhtëm:

1. një deklaratë të firmosur nga menaxheri përgjegjës për të konfirmuar se organizata do të punojë në përputhje me këtë Pjesë dhe me kërkesën e parashtruar, gjatë gjithë kohës dhe

2. qëllimin e punës së organizatës dhe

3. Titulli(jt) dhe emri(at) i(e) personit(ave) të referuar në pikat M.A.706(a), M.A.706(c), M.A.706(d) dhe M.A.706(i);“(4) një tabelë organizate që tregon zinxhirin e përgjegjësive ndërmjet personit(ave) të referuar në pikat M.A.706(a), M.A.706(c), M.A.706(d) dhe M.A.706(i).”; ‘(5) një listë të stafit të vlefshmërisë ajrore referuar në pikën M.A.707, që specifikon, ku është e mundur, stafin e autorizuar për të dhënë leje fluturimi në përputhje me pikën M.A.711(c).’; dhe

6. Një përshkrim të përgjithshëm dhe vendndodhjen e ambienteve, dhe;

7. Procedurat që specifikojnë se si organizata për menaxhimin e vlefshmërisë ajrore, të sigurojë përputhje me këtë Pjesë, dhe;

8. Procedurat për ndryshimin e kërkesës për menaxhimin dhe ruajtjen e vlefshmërisë ajrore.

9. lista e programeve të miratuara të mirëmbajtjes së avionëve, ose për avionët që nuk përfshihen në transportin ajror tregtar lista e programeve “të përgjithshëm” dhe “standard” të mirëmbajtjes”;

(b) Procedurat e paraqitjes së kërkesës për menaxhimin e vlefshmërisë ajrore dhe ndryshimet e saj duhet të miratohen nga autoriteti kompetent

‘(c) Pavarësisht nga paragrafi (b), ndryshime të vogla për ekspozimin mund të miratohen indirekt përmes një procedure miratimi indirekt. Procedura e miratimit indirekt do të përcaktojë ndryshimin e vogël të pranueshëm, do të caktohet nga organizata e menaxhimit të vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi si pjesë e ekspozimit dhe do të miratohet nga autoriteti kompetent përgjegjës për këtë organizatë të menaxhimit të vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi

M.A. 705 Ambientet

Organizata për menaxhimin e vlefshmërisë ajrore duhet të vërë në dispozicion zyra në ambientet e duhura për personelin e specifikuar në M.A.706.

M.A. 706 Kërkesat e personelit

(a). Organizata duhet të emërojë një menaxher përgjegjës, i cili është i autorizuar prej saj për të siguruar financimin dhe realizimin e të gjitha aktiviteteve të vlefshmërisë ajrore në përputhje me këtë pjesë.

(b). Për transportin ajror , paragrafi (a), menaxheri përgjegjës duhet të jetë personi i cili gjithashtu ka autorizimin e korporatës për të siguruar që të gjitha aktivitetet drejtuese për vlefshmërinë ajrore e vazhdueshme për fluturim kanë mundësi për tu financuar dhe kryer sipas standardeve të kërkuara për lëshimin e certifikatës së një operatori ajror.

(c). Një person ose grup personash do të ngarkohen me përgjegjësinë për të siguruar se organizata do të jetë gjithnjë në përputhje me këtë nënpjesë. Këto persona do të japin llogari drejtpërdrejt tek menaxheri përgjegjës.

(d). Për transportin ajror komercial menaxheri përgjegjës duhet të vendosë një person përkatës për këtë detyrë. Ky person duhet të jetë përgjegjës për menaxhimin dhe mbikëqyrjen e aktiviteteve për vlefshmërinë ajrore e vazhdueshme për fluturim, sipas paragrafit përkatës (c).

(e). Personi i ngarkuar me këtë detyrë i referuar në paragrafin (d), nuk duhet të punësohet nga një organizatë e aprovuar sipas Pjesës-145 e cila është nën kontratë me operatorin, përjashtojë rastet kur bihet dakord nga autoriteti kompetent.

(f). Organizata duhet të ketë mjaftueshëm staf të certifikuar brenda rregullave të kërkuara, për punën që pritët të bëhet.

(g). Të gjithë personat e përmendur nën paragrafët (c) dhe (d) duhet të jenë në gjendje të tregojnë njohuritë e duhura dhe eksperiencën e lidhura me vlefshmërinë ajrore për fluturim të vazhdueshëm të avionit.

(h). Kualifikimi i të gjithë personelit të përfshirë në menaxhimin dhe ruajtjen e vlefshmërisë ajrore, duhet të regjistrohet me shkrim.

“(i) Për organizatat që zgjasin certifikatat e shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim, në përputhje me pikat M.A.711(a)4 dhe M.A.901(f), organizata do të emërojë persona të autorizuar ta bëjnë këtë, të cilët i nënshtrohen miratimit të autoritetit kompetent.

(j) Organizata do të përcaktojë dhe do të mbajë të përditësuara në ekspozimin e menaxhimit të vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi titullin(jt), dhe emrin(at) e personit(ave) të referuar në pikat M.A.706(a), M.A.706(c), M.A.706(d) dhe M.A.706(i).”

“(k) Për të gjithë avionët e mëdhenj dhe avionët e përdorur për transportin ajror tregtar organizata duhet të përcaktojë dhe kontrollojë kompetencat e personelit të përfshirë në menaxhimin e ruajtjes së vlefshmërisë ajrore, rishikimin e vlefshmërisë ajrore dhe/ose cilësinë e auditit në përputhje me procedurën dhe standardin e pranuar nga autoriteti kompetent.”;

M.A.707 Inspektimi i stafit për vlefshmërinë ajrore

‘(a) Për t’u miratuar për të kryer rishikimin e vlefshmërisë ajrore dhe, kur është e mundur, të japi leje për fluturim, një organizatë e miratuar për menaxhimin e vlefshmërisë ajrore duhet të ketë stafin e duhur për certifikatat për rishikimin e vlefshmërisë ajrore ose rekomandimet të referuar në Seksionin A të Nënpjesës I dhe nëse është e mundur të japi leje fluturimi në përputhje me pikën M.A.711(c):

1. Për të gjithë avionët e përdorur për transportin ajror tregtar dhe avionët me peshë mbi 2 730 kg MTOM, përveç balonave, ky staf duhet të plotësoj kushte si më poshtë:

- (a) të paktën pesë vjet eksperiencë në ruajtjen e vlefshmërisë ajrore; dhe
- (b) një licence të përshtatshme në përputhje me Shtojcën III (Pjesa -66) ose një diplomë aeronautike ose një diplomë kombëtare ekuivalente; dhe
- (c) trajnim formal për mirëmbajtjen aeronautike; dhe
- (d) një pozicion brenda organizatës së licencuar me përgjegjësitë e duhura.
- (e) Pavarësisht nga pikat (a) deri në (d), kërkesat e parashtruara në pikën M.A.707(a)1(b) mund të zëvendësohen me pesë vjet eksperiencë në ruajtjen e vlefshmërisë ajrore përveç të atyre që kërkohen nga pika M.A.707(a)1(a).

2. Për avionët që nuk përdoren për transportin ajror tregtar me peshë 2 730 kg MTOM dhe poshtë, dhe balonat, ky staf duhet të plotësojë kushtet si më poshtë:

- (a) të paktën tre vjet eksperiencë në ruajtjen e vlefshmërisë ajrore; dhe
- (b) një licence të përshtatshme në përputhje me Shtojcën III (Pjesa -66) ose një diplomë aeronautike ose një diplomë kombëtare ekuivalente; dhe
- (c) trajnim të përshtatshëm për mirëmbajtjen aeronautike; dhe
- (d) një pozicion brenda organizatës së licencuar me përgjegjësitë e duhura;
- (e) Pavarësisht nga pikat (a) deri në (d), kërkesat e parashtruara në pikën M.A.707(a)2(b) mund të zëvendësohen me pesë vjet eksperiencë në ruajtjen e vlefshmërisë ajrore në shtim të atyre që kërkohen nga pika M.A.707(a)2(a).’;

(b). Inspektimi i stafit për vlefshmërinë ajrore i ngarkuar nga organizata e licencuar për ruajtjen e vlefshmërisë ajrore, mund të lëshojë vetëm një autorizim nga organizata e aprovuar për vlefshmëri të vazhdueshme për fluturim, kur pranohet formalisht nga autoriteti kompetent, pas kryerjes në mënyrën e të inspektimit mbi vlefshmërinë ajrore e vazhdueshme për fluturim, nën mbikëqyrje.

(c). Organizata duhet të sigurojë se inspektimi i stafit për vlefshmërinë ajrore për fluturim të avionit, mund të demonstrojë një eksperiencë menaxhuese të vlefshme për vlefshmërinë ajrore e vazhdueshme për fluturim.

(d). Inspektimi i stafit për vlefshmërinë ajrore për fluturim, duhet të identifikohet duke listuar çdo person në parashtrimin e kërkesës për menaxhimin e vlefshmërinë ajrore të vazhdueshme për fluturim së bashku me referencën e autorizimit për inspektim.

(e). Organizata duhet të mbajë regjistrimet për të gjitha inspektimet e stafit për vlefshmëri për fluturim, e cila do të përfshijë detaje të çdo kualifikimi të duhur, të mbajtur së bashku me një përmbledhje të eksperiencës dhe trajnimit për menaxhimin për vlefshmërinë ajrore e vazhdueshme për fluturim, si dhe një kopje të autorizimit. Këto regjistrime do të ruhen deri në dy vjet kohë, pasi stafi inspektues për vlefshmërinë ajrore për fluturim të ketë lënë organizatën.

M.A. 708 Menaxhimi për vlefshmërinë ajrore e vazhdueshme për fluturim

(a). I gjithë menaxhimi për vlefshmërinë ajrore e vazhdueshme për fluturim do të bëhet sipas procedurave të detajuara në M.A. Nën pjesa C.

(b). Për çdo avion të menaxhuar, organizata e licencuar për vlefshmërinë ajrore e vazhdueshme për fluturim duhet:

1. të zhvillojë dhe kontrollojë një program mirëmbajtje për avionin e menaxhuar, përfshi këtu çdo program të aplikueshëm për qëndrueshmërinë;
2. Paraqet programin e mirëmbajtjes së avionëve dhe shtesat e tij tek autoriteti kompetent për miratim, veç në rastin kur mbulohet nga një procedurë miratimi indirekte në përputhje me pikën M.A.302(c) dhe i jep një kopje të programit pronarit të avionit që nuk përfshihet në transportin ajror tregtar,
3. të menaxhojë miratimin e modifikimeve dhe riparimeve.
4. të sigurojë realizimin e mirëmbajtjes në përputhje me programin përkatës dhe që leja për shërbim të jepet në përputhje me M.A. nën pjesa H.
5. të garantojë zbatimin e të gjitha direktivave të aplikueshme për vlefshmërinë ajrore si dhe të gjitha direktivave operacionale me një ndikim në vlefshmërinë ajrore e vazhdueshme për fluturim.
6. të sigurojë që të gjitha defektet e zbuluara gjatë mirëmbajtjes së paracaktuar ose ato të cilat janë raportuar, do të riparohen nga një organizatë mirëmbajtje të miratuar sipas rregullave.
7. të sigurojë që avioni të dërgohet në një organizatë mirëmbajtje të miratuar sipas rregullave, kurdoherë që të jetë e nevojshme.
8. të koordinojë mirëmbajtjen e paracaktuar, aplikimin e direktivave për vlefshmërinë ajrore për fluturim, zëvendësimin e pjesëve me jetëgjatësi të kufizuar dhe inspektimin e komponentëve, për të siguruar që puna po kryhet në mënyrë korrekte.
9. të menaxhojë dhe arkivojë të gjitha regjistrimet dhe/ose regjistrimet teknike të operatorit, për vlefshmërinë ajrore e vazhdueshme për fluturim.
10. Të sigurojë që deklarata e masës dhe balancës të reflektojnë gjendjen aktuale të avionit.

(c). Në rastin e transportit ajror komercial, kur operatori nuk është miratuar ashtu siç kërkohet sipas pjesës-145, operatori duhet të nënshkruajë një kontratë me shkrim mirëmbajtje, ndërmjet tij dhe një organizate të aprovuar sipas Pjesës-145 ose një operatori tjetër, duke detajuar funksionet e specifikuar në M.A. 301-2, M.A. 301-3, M.A. 301-5 dhe M.A. 301-6, duke siguruar se e gjithë mirëmbajtja do të kryhet nga një organizatë mirëmbajtje e miratuar nga Pjesa-145, si dhe të përcaktojë mbështetjen e funksionimit të

cilësisë të M.A. 712b. Baza e avionit mirëmbajtja e paracaktuar e linjës dhe kontratat e mirëmbajtjes së motorëve së bashku me të gjitha amendamentet, do të aprovet nga autoriteti kompetent. Sidoqoftë, në rast se:

1. Një avion që kërkon mirëmbajtje linje të pa-paracaktuar, kontrata mund të jetë në formën porosisë së punës individuale që i adresohet organizatës mirëmbajtëse në përputhje me Pjesën-145.

2. Mirëmbajtja e komponentëve, përfshi dhe mirëmbajtjen e motorit, kontrata siç referohet në paragrafin (c), mund të jetë në formën porosisë së punës individuale që i adresohet organizatës mirëmbajtëse në përputhje me Pjesën-145.

M.A.709 DOKUMENTACIONI

(a) Organizata e menaxhimit të vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi do të mbajë dhe përdorë të dhëna të zbatueshme aktuale për mirëmbajtjen në përputhje me pikën M.A.401 për realizimin e detyrave për vlefshmërinë për fluturim në vazhdimësi, të referuara në pikën M.A.708. Këto të dhëna mund të sigurohen nga pronari ose operatori dhe i nënshtrohen një kontrate të përshtatshme të lidhur me një pronar ose operator të tillë. Në këtë rast, organizata e menaxhimit të vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi ka nevojë vetëm t'i mbajë këto të dhëna për kohëzgjatjen e kontratës përveçse kur kërkohet nga pika M.A.714.

(b) Për avionin që nuk përfshihet në transportin ajror tregtar, organizata e miratuar për menaxhimin e vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi mund të zhvillojë programe “standard” ose “të përgjithshëm” të mirëmbajtjes në mënyrë që të lejojë miratimin fillestar dhe/ose zgjatjen e një miratimi pa pasur kontratat e referuara në Shtojcën I të këtij Aneksi (Pjesa M). Megjithatë, këto programe “standard” dhe/ose “të përgjithshëm” nuk parandalojnë nevojën për të krijuar një Program adekuat të Mirëmbajtjes së Avionëve në pajtueshmëri me pikën M.A.302 në kohën e duhur para se të ushtrohen privilegjet për të cilat referohet në pikën M.A.711.”

M.A.710 Rishikimi i vlefshmërisë ajrore

(a) Në zbatim të kërkesave për rishikimin e vlefshmërisë ajrore të një avioni referuar në pikën M.A.901, një rishikim i dokumentuar i të dhënave për avionin duhet të kryhet nga Organizata e licencuar për menaxhimin e ruajtjes së vlefshmërisë ajrore në mënyrë që të plotësoj:

1. trupi i avionit, orët e fluturimit për motorin dhe helikën dhe ciklet respektive të fluturimit janë regjistruar në mënyrë të duhur; dhe

2. manuali i fluturimit është i aplikueshëm për konfigurimin e avionit dhe reflekton statusin e rishikuar më të fundit; dhe

3. e gjithë mirëmbajtja që kryhet mbi avionin është kryer në përputhje me programin e miratuar të mirëmbajtjes; dhe

4. të gjitha defektet e njohura janë riparuar dhe kur është e mundur të kryera në një mënyrë të kontrollueshme; dhe

5. të gjitha direktivat e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore janë aplikuar dhe regjistruar në mënyrë të plotë; dhe

6. të gjitha modifikimet dhe riparimet e aplikuara në avion janë regjistruar dhe miratuar sipas Shtojcës (Pjesa-21) e Rregullores (KE) Nr 1702/2003; dhe

7. të gjithë komponentët e shërbimit me një jetëgjatësi të kufizuar të instaluar në avion janë identifikuar saktë, regjistruar, dhe nuk kanë kaluar kufirin e jetëgjatësisë së miratuar; dhe

8. e gjithë mirëmbajtja është lëshuar në përputhje me Shtojcën I (Pjesa -M); dhe

9. masa ekzistuese dhe deklarata e balancës reflektojnë konfigurimin e avionit dhe është e vlefshme; dhe

10. avioni është në përputhje me dizenjimin e llojit të tij i rishikuar më së fundmi miratuar nga Agjencia; dhe

11. Nëse kërkohet, avioni pajiset me një certifikatë zhurme që i përgjigjet konfigurimit ekzistues të avionit në përputhje me Nën pjesën I të Shtojcës (Pjesa -21) e Rregullores së miratuar nga Ministri, që përcakton rregullat për vlefshmerinë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionit, produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve gjithashtu për certifikimin organizatave të dizenjimit dhe prodhimit(.

(b) Stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore të organizatës së licencuar të menaxhimit të ruajtjes së vlefshmërisë ajrore duhet të kryej një vëzhgim të gjendjes fizike të avionit. Për këtë vëzhgim, stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore i kualifikuar jo aq sa duhet Shtojca III (Pjesa-66) duhet të ndihmohet nga personeli i kualifikuar.

(c) Nëpërmjet vëzhgimit të gjendjes fizike të avionit, stafi i rishikimit të vlefshmërisë ajrore duhet të sigurohet që:

1. të gjitha shënimet dhe tabelat e kërkuara duhet të jenë instaluar në mënyrë të duhur; dhe

2. avioni është në përputhje me manualin e miratuar të fluturimit; dhe

3. konfigurimi i avionit është në përputhje me dokumentacionin e miratuar; dhe

4. asnjë defekt i dukshëm mund të gjendet që nuk adresohet sipas pikës M.A.403; dhe

5. asnjë mospërputhje mund të gjendet ndërmjet avionit dhe paragrafit (a) I regjistrimit të të dhënave të dokumentuara të rishikimit.

(d) Me heqjen e pikës M.A.901(a), rishikimi i vlefshmërisë ajrore mund të parashikohet të për një periudhë maksimale prej 90 ditësh pa humbur strukturën e rishikimit të vlefshmërisë ajrore për të lejuar vëzhgimin fizik të kryhet gjatë kontrollit të mirëmbajtjes.

(e) Certifikata e rishikimit të vlefshmërisë ajrore (EASA Form 15b) ose rekomandimi për çështjen e certifikatës së rishikimit të vlefshmërisë ajrore (EASA Form 15a) referuar në Apendiksin III të Shtojcës I (Pjesa-M) mund të lëshohet:

1. nga stafi i autorizuar në mënyrë të përshtatshme për rishikimin e vlefshmërisë ajrore në përputhje me pikën M.A.707 në emër të organizatës së licencuar të menaxhimit të ruajtjes së vlefshmërisë ajrore ose nga stafi certifikues në rastet e parashtruara në pikën. 901(g); dhe

2. kur shikohet se rishikimi vlefshmërisë ajrore është kryer plotësisht dhe nuk ka ndonjë mospërputhje që mund të rrezikojë sigurinë në fluturim.

(f) Një kopje e certifikatës së rishikimit të vlefshmërisë ajrore të lëshuar ose kur afati i saj është zgjatur për një avion duhet t'i dërgohet Regjistrisë të Vendit Anëtar të atij mjeti brenda 10 ditëve

(g) Detyrat për rishikimin e vlefshmërisë ajrore nuk duhet të nën-kontraktohen.

(h) Në rast se rezultatet e rishikimit të vlefshmërisë ajrore do të jenë jo-bindëse, autoriteti kompetent duhet të njoftohet sa më shpejt të jetë e mundur por në çdo rast jo më vonë se 72 orë mbasi organizata ka identifikuar kushtet për të cilat rishikimi është i lidhur.';

M.A.711 Privilegjet e Organizatës

(a) Një organizatë e menaxhimit të vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi, e miratuar në përputhje me Seksionin A, Nën pjesa G e këtij Aneksi (Pjesa M) mundet që:

1. menaxhon ruajtjen e vlefshmërisë ajrore të avionëve, përveç atyre që janë të përfshirë në transportin ajror tregtar, siç është listuar në certifikatën e miratimit.';

2. të menaxhojë vlefshmërinë për fluturim në vazhdimësi të avionit të transportit ajror tregtar kur ai është në listë edhe në certifikatën e tij të miratimit edhe në Certifikatën e tij të Operatorit Ajror (AOC);

3. të rregullojë të kryejë detyra të vlefshmërisë së kufizuar për fluturim në vazhdimësi me çdo organizatë të kontraktuar që punon sipas sistemit të vet të cilësisë siç është renditur në certifikatën e miratimit;

4. të zgjasë, sipas kushteve të pikës M.A.901(f), një certifikatë të shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim që ka qenë lëshuar nga autoriteti kompetent ose nga një organizatë tjetër e menaxhimit të vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi, të miratuar në përputhje me Seksionin A, Nën pjesa G e këtij Aneksi (Pjesa M);

(b) Një organizatë e menaxhimit të vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi, e regjistruar në një nga Shtetet Anëtare mundet që plus kësaj të miratohet për të kryer shqyrtime të vlefshmërisë për fluturim të referuara në pikën M.A.710 dhe:

1. të japë certifikatën përkatëse të vlefshmërisë për fluturim dhe ta zgjasë atë në kohën e duhur sipas kushteve të pikave M.A.901(c)2 ose M.A.901(e)2; dhe,

2. të japë një rekomandim për shqyrtimin e vlefshmërisë për fluturim për autoritetin kompetent të Shtetit Anëtar të regjistrit.”

‘(c) Një organizatë e menaxhimit të ruajtjes së vlefshmërisë ajrore, miratimi i së cilës përfshin privilegjet e referuara në pikën mund të aprovohen si shtesë për të lëshuar një leje fluturimi në përputhje me Pjesën 21A.711(d) të Shtojcës (Pjesa-21) e Rregullores së (KE) Nr 1702/2003 për avionin e cilësuar për të cilin organizata është aprovuar të lëshoj certifikatën e rishikimit të vlefshmërisë ajrore, kur organizata e menaxhimit të ruajtjes së vlefshmërisë ajrore është duke vërtetuar përputhshmërinë me kushtet e fluturimit, që janë subjekt procedurë të miratuar të mjaftueshme në parashtrimin e referuar në pikën M.A.704.’;

M.A.712 Sistemi i Cilësisë

(a) Për t’u siguruar që organizata e miratuar e menaxhimit të sigurisë së aeroplanëve të vazhdojë të përmbushë kërkesat e këtij kapitulli, ajo do të vendosë një sistem cilësish dhe të caktojë një menaxher të cilësisë për të mbikëqyrur zbatimin dhe procedurat e përshtatshme për t’u siguruar që aeroplanët të jenë të sigurt për të fluturuar. Mbikëqyrja e zbatimit të këtyre rregullave dhe procedurave do të shoqërohet edhe me raport (feedback) për menaxherin përgjegjës, për t’u siguruar që të merren masat e duhura sipas nevojës.

(b) Sistemi i cilësisë do të mbikëqyrë veprimtaritë e përcaktuara në M.A. kapitulli G. Ai do të përfshijë të paktën këto funksione:

1. Të sigurohet që të gjitha veprimtaritë e përshkruara në M.A. Kapitulli G të kryhen në përputhje me procedurat e miratuara dhe:

2. Të sigurohet që të gjitha mirëmbajtjet e nënkontraktuara të kryhen sipas kushteve të kontratës dhe:

3. Të monitorojë zbatimin në vazhdimësi të kërkesave të kësaj nën pjese.

(c) Evidencat e këtyre veprimtarive të ruhen për të paktën 2 vjet.

(d) Kur organizata e miratuar për menaxhimin e certifikimit të sigurisë së aeroplanëve të miratohet në përputhje me kriteret e një pale tjetër, sistemi i cilësisë mund të kombinohet me atë të kërkuar nga pala tjetër.

(e) Në rastin e një transporti ajror komercial, sistemi i cilësisë së përshkruar në M.A. kapitulli G do të jetë pjesë e integruar e sistemit të cilësisë së operatorit.

(f) Në rastin e një organizate të vogël që nuk menaxhon vlefshmërinë për fluturim në vazhdimësi të avionëve të përdorur në transportin ajror tregtar mund të zëvendësohet nga shqyrtime të rregullta të organizatës, të cilat u nënshtrohen miratimit të autoritetit kompetent, përveçse kur organizata jep certifikata të shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim për avionë mbi 2 730 kg MTOM veç aerostateve. Në rastin ku nuk ka sistem të cilësisë, organizata nuk do të kontraktojë detyra të vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi me palë të tjera.”

M.A.713 Ndryshimet në organizatën e miratuar për vazhdueshmerinë e vlefshmerisë ajrore

Në mënyrë që autoriteti kompetent të mund të gjykojë pajtueshmërinë e vazhdueshme me këtë pjesë, organizata e licencuar për certifikimin e sigurisë do ta njoftojë atë për çdo propozim të bërë për ndonjë nga ndryshimet e mëposhtme, përpara se ato të bëhen:

emri i Organizatës

vendndodhja e organizatës

vendndodhje të tjera të organizatës

menaxheri përgjegjës

ndonjë nga personat e përmendur në M.A.706 germa c.

Ambientet, procedurat, qëllimi i punës dhe stafi që mund të ndikojë miratimin.

Në rast se ka propozimesh për ndryshime në personel për të cilat menaxhimi nuk ka dijeni paraprake, këto ndryshime duhet të njoftohen sa më shpejt.

M.A.714 Mbajtja e të dhënave

(a) Organizata e menaxhimit të vazhdueshmerise se vlefshmerise ajrore duhet të regjistrojë të gjitha detajet e punës së kryer. Regjistrimi i të dhënave kërkohet nga M.A.305 dhe nëse është e aplikueshme M.A.306 duhet te mbahet.

(b) Nëse organizata e menaxhimit të vazhdueshmerise se vlefshmerise ajrore ka privilegjin e referuar në pikën M.A.711(b), duhet që ajo të mbaje një kopje të secilës certifikatë të rishikimit të vlefshmërisë ajrore dhe rekomandimeve të lëshuara ose, kur është e mundur, të shtyra, së bashku me gjithë dokumentacionin mbështetës. Për më tepër, organizata duhet të ruaj një kopje të secilës certifikatë të rishikimit të vlefshmërisë ajrore që është shtyrë në afat sipas privilegjit të referuar në pikën M.A.711(a)4.

(c) Nëse organizata e menaxhimit të ruajtjes ajrore ka privilegjin e referuar në pikën M.A.711(c), duhet që ajo të mbaj një kopje të secilës leje fluturimi të lëshuar në përputhje me dispozitat e pikës 21A.729 të Shtojcës (Part-21) së Rregullores se miratuar nga Ministri, qe përcakton rregullat per vlefshmerine ajrore dhe certifikimin mjedisor te avionit, produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve gjithashtu per certifikimin organizatave te dizenjimit dhe prodhimit.

(d) Organizata e menaxhimit të ruajtjes ajrore duhet të ruaj një kopje të të gjitha të dhënave referuar në paragrafët (b) dhe (c) deri në dy vjet mbasi avioni është tërhequr përfundimisht nga shërbimi.

(e) Të dhënat duhet të ruhen në një mënyrë që siguron mbrojtjen nga dëmtimet, ndryshimet, dhe vjedhja.

(f) I gjithë 'hardware' i kompjuterit i përdorur për të siguruar mbështetje duhet të ruhet në një vend tjetër nga ai që përmban të dhënat e punës në një mjedis që siguron se ato ruhen në kushte të mira.

(g) Kur menaxhimi i ruajtjes së vlefshmërisë ajrore transferohet ne një tjetër organizatë ose person, të gjitha të dhënat e ruajtura duhet t'i jepen organizatës ose personit në fjalë. Periudhat e përcaktuara për ruajtjen e të dhënave vazhdojnë të aplikohen ndaj organizatës ose personit në fjalë.

(h) një organizatë e menaxhimit të ruajtjes së vlefshmërisë ajrore përfundon punimet e saj, të gjitha të dhënat e ruajtura duhet t'i kalojnë zotëruesit të avionit.';

M.A.715 Vlefshmëria e miratimit (lejes)

a) Miratimi jepet për një kohë të papërcaktuar. Gjithsesi, vlefshmëria e tij është subjekt i këtyre kushteve:

Shoqëria duhet të vazhdojë të përmbushë kërkesat e këtij dokumenti, në përputhje me kriteret e përcaktuara në M.B.705 dhe

Autoriteti kompetent duhet të ketë akses në këtë organizatë, për të kontrolluar zbatimin e kërkesave të këtij dokumenti dhe miratimi nuk do të dorëzohet apo revokohet.

b) Në rast dorëzimi apo revokimi të miratimit, ai duhet t'i kthehet autoritetit kompetent.

M.A. 716 Parregullsitë

(a) Me parregullsi të nivelit 1 kuptohet çdo mosrespektim i rëndë i kërkesave të pjesës M që ul standardin e sigurisë dhe rrezikon seriozisht sigurinë e fluturimit.

(b) Me parregullsi të nivelit 2 kuptohet çdo moszbatim i kërkesave të pjesës M që mund të ulë standardin e sigurisë dhe mund të rrezikojë sigurinë e fluturimit.

(c) Pas njoftimit për gjetjen e parregullsive sipas a M.B. 303, personat apo organizata përgjegjëse në bazë të M.A.201 duhet të përgatisë një plan masash korrigjuese dhe t'i raportojë autoritetit kompetent për përfundimin e masave përkatëse të kërkuara nga ky autoritet kompetent brenda një periudhe të rënë dakord me këtë të fundit, përfshirë masat korrigjuese të marra për mospërsëritjen e kësaj parregullsie dhe shkaqeve të saj.

NËNPJESA H
CERTIFIKATA E LEJIMIT TE HYRJES NË SHËRBIM – CRS

M.A.801 Certifikata e lejimit tehyrjes në shërbim të mjetit fluturues

(a) Me përjashtim të rastit të avionit të lejuar në shërbim nga një organizatë mirëmbajtje e miratuar në përputhje me Aneksin II (Pjesa 145), certifikata e lejimit te hyrjes në shërbim do të jepet në përputhje me këtë Nën pjesë;

(b) Asnjë avion nuk mund të lejohet në shërbim pa u dhënë një certifikatë e lejimit te hyrjes në shërbim me përfundimin e çdo shërbimi mirëmbajtje kur është e sigurt që të gjithë shërbimet e mirëmbajtjes të kërkuara janë kryer siç duhet nga:

1. një personel i përshtatshëm certifikues për llogari të organizatës së mirëmbajtjes, të miratuar në përputhje me Seksionin A Nën pjesa F e këtij Aneksi (Pjesa M); ose

2. një personel certifikues në pajtueshmëri me kërkesat e paraqitura në Aneksin III (Pjesa 66) përveç detyrave të mirëmbajtjes të renditura në Shtojcën VII të këtij Aneksi për të cilat zbatohet pika 1; ose

3. nga Piloti-pronari në pajtueshmëri me pikën M.A.803;

(c) Me heqjen nga pika M.A.801(b)2 për avionin ELA1 që nuk përdoret në transportin ajror tregtar, detyrat komplekse të mirëmbajtjes të renditura në Shtojcën VII mund të lejohen nga personeli certifikues i referuar në pikën M.A.801(b)2;

(d) Me heqjen nga pika M.A.801(b), në rastin e situatave të paparashikuara kur një avion është në tokë në një vendndodhje ku nuk është në dispozicion ndonjë organizatë e mirëmbajtjes e miratuar sipas këtij Aneksi ose Aneksit II (Pjesa 145) dhe as një personel i përshtatshëm certifikues, pronari mund të autorizojë çdo person me jo më pak se tre vjet përvojë të përshtatshme mirëmbajtjeje dhe që ka kualifikimet e duhura që të mirëmbajë në përputhje me standardet e paraqitura në Nën pjesën D të këtij Aneksi dhe ta lejojë avionin në shërbim. Në këtë rast pronari do të:

1. zotërojë dhe mbajë në të dhënat e avionit detajet e të gjithë punës së kryer dhe të kualifikimeve që ka ai person që jep certifikimin; dhe

2. sigurojë që çdo shërbim i tillë i mirëmbajtjes është ri-kontrolluar dhe lejuar nga një person i autorizuar siç duhet i referuar në pikën M.A.801(b) ose një organizatë e miratuar në përputhje me Seksionin A Nën pjesa F e këtij Aneksi (Pjesa M), ose me Aneksin II (Pjesa 145) në rastin më të parë, por brenda një periudhe që nuk i kalon të shtatë ditët; dhe

3. njoftojë organizatën përgjegjëse për menaxhimin e vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi të avionit kur është kontraktuar në përputhje me pikën M.A.201(e), ose autoritetin kompetent në mungesë të një kontrate të tillë brenda shtatë ditëve të dhënies së një autorizimi të tillë të certifikimit;

(e) Në rastin e një lejimi në shërbim në përputhje me pikën M.A.801(b)2 ose pikën M.A.801(c), personeli certifikues mund të ndihmohet në ekzekutimin e detyrave të mirëmbajtjes nga një a më shumë persona që u nënshtrohen kontrollit të tij/saj të vazhdueshëm direkt;

(f) Një certifikatë lejimi e hyrjes në shërbim do të përmbajë si minimum:

1. detajet bazë të shërbimit të kryer të mirëmbajtjes; dhe
2. datën kur përfundohet një shërbim i tillë i mirëmbajtjes; dhe
3. identitetin e organizatës dhe/ose personit që e jep lejinin në shërbim, duke përfshirë:

(i) referencën e miratimit të organizatës së mirëmbajtjes së miratuar në përputhje me Seksionin A, Nën pjesa F të këtij Aneksi (Pjesa M) dhe personelin certifikues që jep këtë certifikatë; ose

(ii) në rastin e pikës M.A.801(b)2 ose M.A.801(c) certifikatën e lejimit të hyrjes në shërbim, identitetin dhe nëse është e zbatueshme, numrin e licencës së personelit certifikues që jep këtë certifikatë;

4. kufizimet për vlefshmërinë për fluturim ose operacionet, në qoftë se ka ndonjë.

(g) Duke u shmangur nga paragrafi (b) dhe pavarësisht dispozitave të paragrafit (h), kur shërbimet kryesore të mirëmbajtjes të porositura nuk mund të përfundohen, mund të jepet një certifikatë e lejimit në shërbim brenda kufizimeve të miratuara të avionit. Një fakt i tillë, së bashku me çdo lloj kufizimi të zbatueshëm të vlefshmërisë për fluturim ose operacioneve, do të futet në certifikatën e lejimit të hyrjes së avionit në shërbim para dhënies së saj, si pjesë e informacionit të kërkuar në paragrafin (f)4;

(h) Një certifikatë e lejimit të hyrjes në shërbim nuk do të jepet në rastin e çdo mos pajtueshmërie të njohur që rrezikon sigurinë e fluturimit.”

M.A.802 Certifikata e lejimit të hyrjes në shërbim të një komponenti

(a) Një certifikatë e lejimit në shërbim do të jepet me përfundimin e çdo shërbimi mirëmbajtje të kryer mbi një komponent të avionit në përputhje me pikën M.A.502.

(b) Certifikata e autorizuar e lejimit, e identifikuar si EASA Form 1 përbën certifikatën e lejimit në shërbim të komponentëve, me përjashtim të rastit kur një shërbim i tillë i mirëmbajtjes për komponentët e avionit është realizuar në përputhje me pikën M.A.502(b) ose pikën M.A.502(d), rast në të cilin mirëmbajtja u nënshtrohet procedurave të lejimit të avionit në shërbim në përputhje me pikën M.A.801.’

M.A.803 Autorizimi nga Pronari-Pilot

(a) Për t’u kualifikuar si pilot-pronar, personi duhet të:

1. mbajë një licencë të vlefshme piloti (ose ekuivalent) të dhënë ose të vlerësuar nga një Shtet Anëtar për klasifikimin e tipit apo klasës së avionit; dhe;

2. të zotërojë avionin qoftë si pronar i vetëm apo i përbashkët; ky pronar duhet të jetë:

(i) një nga personat fizikë në formularin e regjistrimit; ose
(ii) anëtar i një njësie ligjore jofitimprurëse çlodhëse, ku njësia ligjore është specifikuar në dokumentin e regjistrimit si pronar ose operator dhe ai anëtar është i përfshirë drejtpërdrejt në procesin vendimmarrës të njësisë ligjore dhe është caktuar nga kjo njësi ligjore të kryejë shërbimet e mirëmbajtjes pilot-pronar.

(b) Për çdo avion që operon me motor jo kompleks prej 2 730 kg MTOM e poshtë, hidroplan, hidroplan me motor ose aerostat, piloti pronar mund të lëshojë një certifikatë të lejitimit në shërbim pas një shërbimi mirëmbajtje të kufizuar pilot pronar, siç specifikohet në Shtojcën VIII.

(c) Qëllimi i mirëmbajtjes së kufizuar pilot-pronar do të specifikohet në programin e mirëmbajtjes së avionëve të referuar në pikën M.A.302.

(d) Certifikata e lejitimit në shërbim do të futet në ditarët dhe do të përmbajë detajet bazë të mirëmbajtjes së kryer, të dhënat e përdorura për mirëmbajtjen, datën në të cilën ky shërbim mirëmbajtje u përfundua dhe identitetin, nënshkrimin dhe numrin e licencës së pilotit pronar që jep këtë certifikatë.”

NËNPJESA I

RISHIKIMI I CERTIFIKATËS SË VLEFISHMERISE AJRORE

M.A.901 Rishikimi i vlefshmerise ajrore të aeroplanit

Për të siguruar vlefshmërinë e certifikatës së vlefshmërisë për fluturim, një shqyrtim i vlefshmërisë për fluturim të avionit dhe shënimet në vazhdimësi për vlefshmërinë për fluturim të tij do të mbahen periodikisht.

(a) Një certifikatë e shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim jepet në përputhje me Shtojcën III (EASA Form 15a ose 15b) me përfundimin e një shqyrtimi të kënaqshëm të vlefshmërisë për fluturim. Certifikata e shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim është e vlefshme një vit;

(b) Një avion në një mjedis të kontrolluar është një avion (i) i menaxhuar vazhdimisht gjatë 12 muajve të mëparshëm nga një organizatë unike e menaxhimit të vlefshmërisë për fluturim, e miratuar në përputhje me Seksionin A, Nën pjesa G, e këtij Aneksi (Pjesa M), dhe (ii) që ka qenë mirëmbajtur për 12 muajt e mëparshëm nga organizata mirëmbajtje të miratuara në përputhje me Seksionin A, Nën pjesa F e këtij Aneksi (Pjesa M) ose me Aneksin II (Pjesa 145). Kjo përfshin detyrat e mirëmbajtjes të referuara në pikën M.A.803(b) të kryera dhe të lejuara në shërbim në përputhje me pikën M.A.801(b)2 ose pikën M.A.801(b)3;

(c) Për të gjithë avionët e përdorur në transportin ajror tregtar dhe avionët mbi 2 730 kg MTOM, me përjashtim të aerostateve, që janë në një mjedis të kontrolluar, organizata e referuar në (b) që menaxhon vlefshmërinë për fluturim në vazhdimësi të avionit mundet që në qoftë se miratohet siç duhet dhe i nënshtrohet pajtueshmërisë me paragrafin (k):

1. të japë një certifikatë të shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim në përputhje me pikën M.A.710, dhe ;

2. për certifikatat e shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim që ajo ka dhënë kur avioni ka mbetur brenda një mjedisi të kontrolluar, ta zgjasin dy herë vlefshmërinë e certifikatës së shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim për një periudhë prej një viti çdo herë;

(d) Për të gjithë avionët e përdorur në transportin ajror tregtar dhe avionët mbi 2 730 kg MTOM, me përjashtim të aerostateve, që (i) nuk janë në një mjedis të kontrolluar, ose (ii) vlefshmëria e fluturimit në vazhdimësi e të cilëve kontrollohet nga një organizatë e menaxhimit të vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi e cila nuk e ka tagrin për të kryer shqyrtime të vlefshmërisë për fluturim, certifikata e shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim do të jepet nga autoriteti kompetent sipas vlerësimit të kënaqshëm, të bazuar mbi një rekomandim të bërë nga një organizatë e menaxhimit të vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi, të miratuar siç duhet në përputhje me Seksionin A, Nën pjesa G e këtij Aneksi (Pjesa M), të dërguara bashkë me aplikimin nga pronari ose operatori. Ky rekomandim do të bazohet mbi një shqyrtim të vlefshmërisë për fluturim, të kryer në përputhje me pikën M.A.710;

(e) Për avionin që nuk përdoret në transportin ajror tregtar prej 2 730 kg MTOM e poshtë dhe aerostatet, çdo organizatë e menaxhimit të vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi, e miratuar në përputhje me Seksionin A, Nën pjesa G e këtij Aneksi (Pjesa M) dhe e caktuar nga pronari ose operatori mundet, në qoftë se është miratuar siç duhet dhe i nënshtrohet paragrafit (k):

1. të japë certifikatë të shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim, në përputhje me pikën M.A.710, dhe ;

2. për certifikatat e shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim që ajo ka dhënë kur avioni ka mbetur brenda një mjedisi të kontrolluar në menaxhimin e saj, të zgjasë dy herë vlefshmërinë e certifikatës së shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim për një periudhë një vit çdo herë;

(f) Me heqjen nga pikat M.A.901(c)2 dhe M.A.901(e)2, për avionët që janë në një mjedis të kontrolluar, organizata e referuar në (b) që menaxhon vlefshmërinë për fluturim në vazhdimësi të një avionit, e cila i nënshtrohet pajtueshmërisë me paragrafin (k), mund ta zgjasë dy herë për një periudhë prej një viti çdo herë vlefshmërinë e certifikatës së shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim që ka qenë dhënë nga autoriteti kompetent ose nga një organizatë tjetër e menaxhimit të vlefshmërisë për fluturim, të miratuar në përputhje me Seksionin A, Nën pjesa G e këtij Aneksi (Pjesa M);

(g) Me heqjen nga pikat M.A.901(e) dhe M.A.901(i)2, për avionin ELA1 që nuk përdoret në transportin ajror tregtar dhe që nuk preket nga pika M.A.201(i), certifikata e shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim mund të jepet edhe nga autoriteti kompetent me vlerësimin e kënaqshëm, bazuar në një rekomandim të bërë nga personeli certifikues i miratuar zyrtarisht nga autoriteti kompetent dhe që pajtohet me dispozitat e Aneksit III (Pjesa 66) si edhe me kërkesat e parashtruara në pikën M.A.707(a)2(a), të dërguara së bashku me aplikimin nga pronari ose operatori. Ky rekomandim do të bazohet në një shqyrtim të vlefshmërisë për fluturim, të kryer në përputhje me pikën M.A.710 dhe nuk do të jepet për më shumë se dy vjet të njëpasnjëshëm;

(h) Kurdoherë që rrethanat zbulojnë ekzistencën e një kërcënimi potencial për sigurinë, autoriteti kompetent do të kryejë shqyrtimin e vlefshmërisë për fluturim dhe do të japë vetë certifikatën e shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim;

(i) Në plotësim të paragrafit (h), autoriteti kompetent mund të kryejë vetë edhe shqyrtimin e vlefshmërisë për fluturim edhe të japë një certifikatë të shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim në rastet e mëposhtme:

1. Kur një avion është menaxhuar nga një organizatë e menaxhimit të ruajtjes së vlefshmërisë ajrore e miratuar në përputhje me Seksionin A, Nën pjesa G e këtij Shtojca (Pjesa- M) e lokalizuar në një vend të tretë,;
2. për të gjithë aerostatet dhe çdo avion tjetër me 2 730 kg MTOM e poshtë, në qoftë se kjo kërkohej nga pronari;

(j) Kur autoriteti kompetent kryen shqyrtimin e vlefshmërisë për fluturim dhe/ose e jep vetë certifikatën e shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim, pronari ose operatori do të sigurojë për autoritetin kompetent:

1. dokumentacionin e kërkuar nga autoriteti kompetent; dhe
2. akomodimin e përshtatshëm në vendndodhje të përshtatshme për personelin e vet; dhe
3. kur është e nevojshme, mbështetjen e personelit të kualifikuar siç duhet në përputhje me Aneksin III (Pjesa 66) ose me kërkesat ekuivalente për personelin, të parashtruara në pikën 145.A.30(j)(1) dhe (2) të Aneksit II (Pjesa 145);

(k) një certifikatë e shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim nuk mund të jepet apo të zgjatet në qoftë se ekzistojnë prova ose arsye për të besuar që avioni nuk është i gatshëm për fluturim.”

M.A.902 Vlefshmëria e certifikatës së kontrollit të sigurisë

(a) Certifikata e kontrollit të sigurisë bëhet e pavlefshme kur:

1. Pezullohet apo revokohet

2. Certifikata e sigurisë së aeroplanit pezullohet apo revokohet
3. Aeroplani nuk është i regjistruar në ndonjërin nga shtetet anëtare
4. Lloji i certifikatës, sipas së cilës është lëshuar certifikata e sigurisë së aeroplanit është pezulluar apo revokuar.

(b) Një aeroplan nuk duhet të fluturojë nëse certifikata e tij e sigurisë është e pavlefshme ose:

1. Nëse vazhdimësia e sigurisë së tij ose e ndonjë komponenti të instaluar në aeroplan nuk i përmbahet kërkesave të përcaktuara në këtë pjesë ose;
2. Aeroplani nuk i përmbahet projektit të dizenjimit të tij të miratuar nga Agjencia ose;
3. Aeroplani e ka tejkaluar afatin kohor të fluturimit të përcaktuar në manualin e fluturimit apo afatin e certifikatës së sigurisë pa marrë masat e duhura ose;
4. Aeroplani është përfshirë në një aksident apo incident që ndikon në sigurinë e tij, pa marrë masat e nevojshme për t'u bërë sërish i sigurt ose;
5. Në aeroplan janë kryer punime apo modifikime që s'janë të miratuara në Pjesën 21.
6. Pas pezullimit apo revokimit, certifikata e kontrollit të sigurisë do t'i rikthehet autoritetit kompetent.

M.A. 903 Transferimi i regjistrimit brenda BE-së

(a) Kur një aeroplan transferon regjistrimin e tij brenda BE, aplikuesi do të:

1. Informojë ish vendin e tij të regjistrimit në cilin shtet do të regjistrohet, dhe;
2. Do të aplikojë pranë shtetit të ri të regjistrimit për certifikatën e sigurisë së tij në përputhje me pjesën 21.

(b) Pavarësisht nga M.A.902 (germa a pika 3), certifikata e mëparshme e kontrollit të sigurisë do të mbetet e vlefshme deri në afatin e saj të skadimit.

M.A.904 Certifikimi i një aeroplani që importohet ne BE-së

‘(a) Kur importohet një avion në regjistrin e RSH, një Shteti Anëtar, apo te ZPEA-se sipas përcaktimeve të marrevshjes shumepaleshe, nga një vend i tretë, aplikanti do të:

1. aplikojë në shtetin e regjistrimit për dhënien e një certifikate të re të vlefshmërisë për fluturim, në përputhje me Aneksin (Pjesa 21) e Rregullores së miratuar nga Ministri, që përcakton rregullat për vlefshmerinë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionit, produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve gjithashtu për certifikimin organizatave të dizenjimit dhe prodhimit; dhe

2. për një avion jo të ri, të ketë një shqyrtim të vlefshmërisë për fluturim, të kryer në mënyrë të kënaqshme në përputhje me pikën M.A.901; dhe

3. të ketë të gjithë shërbimet e mirëmbajtjes të kryera për t'u pajtuar me programin e miratuar të mirëmbajtjes në përputhje me pikën M.A.302.

(b) Kur sigurohet që një avion është në pajtueshmëri me kërkesat e përshtatshme, organizata e menaxhimit të vazhdueshmerisë së vlefshmërisë për fluturim, kur është e zbatueshme, do të dërgojë një rekomandim të dokumentuar për dhënien e një certifikate të shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim RSH, Shtetit Anëtar apo te

ZPEA-se sipas përcaktimeve të marrevshjes shumëpaleshe, si shtet i regjistrit.”

c) Zotëruesi i aeroplanit duhet t'i lejojë ekipit të kontrollit të shtetit ku do të regjistrohet, aksesin e duhur për të kryer kontrollin.

d) Pasi sigurohet që aeroplani është në përputhje me direktivat e vendosura në Pjesën 21, shteti duhet të lëshojë një certifikatë të re për këtë aeroplan.

e) Shteti duhet gjithashtu të lëshojë një certifikatë kontrolli, normalisht të vlefshme për 1 vit (përfshirë rastet kur shtetit regjistruar ka arsye të forta sigurie për të kufizuar vlefshmërinë e saj).

M.A. 905 Parregullsitë

(a) Me parregullsi të nivelit 1 kuptohet çdo moszbatim i rëndë i kërkesave të pjesës M, që ulin standardin e sigurisë dhe rrezikon seriozisht sigurinë e fluturimit.

(b) Me parregullsi të nivelit 2 kuptohet çdo moszbatim i kërkesave të pjesës M, që mund të ulë standardin e sigurisë dhe mund të rrezikojë sigurinë e fluturimit.

‘(c) Mbas marrjes së njoftimit për gjetjet sipas pikës M.B.903, personi ose organizata përgjegjëse referuar në pikën M.A.201 duhet të përcaktojë një plan veprimi korrekt dhe të demonstrojë veprime të sakta që kënaqin autoritetin kompetent brenda një periudhe të rënë dakord me këtë autoritet duke përfshirë veprime të sakta për të parandaluar përsëritjen dhe shkaqet në themel të tyre.’;

SEKSIONI B
PROCEDURAT PËR AUTORITETET KOMPETENTE

NËNPJESA A
TË PËRGJITHSHME

M.B.101 Qëllimi

Në këtë seksion përcaktohen kërkesat administrative që duhen përmbushur nga autoritetet kompetente të ngarkuara me zbatimin e Seksionit A të këtij dokumenti.

M.B. 102 Autoriteti kompetent

(a) Dispozita të përgjithshme

Autoriteti i Aviacionit Civil është autoriteti kompetent me përgjegjësinë e lëshimit, vazhdimësisë, pezullimit, revokimit dhe mbikëqyrjes së certifikimit. Ky autoritet kompetent duhet të përcaktojë procedura të dokumentuara dhe ka një strukturë organizative.

(b) Burimet

Numri i stafit do të jetë i përshtatshëm për të kryer detyrat e përcaktuara në këtë Seksion B.

(c) Kualifikimi dhe Trajnimi

I gjithë stafi që përfshihet në veprimtarinë e pjesës M duhet të kualifikohet dhe të ketë njohuritë e duhura, përvojën, trajnimin fillestar dhe të trajnohet në vazhdimësi për të kryer të gjitha detyrat e caktuara.

(d) Procedurat

AAC si autoriteti kompetent do të përcaktojë procedurat e detajuara se si përmbushen kërkesat e kësaj pjese.

M.B 104 Ruajtja e Evidencave

(a) AAC si autoriteti kompetent do të ndërtojë një sistem për ruajtjen e evidencave që mundëson ndjekjen e procesit të lëshimit, vazhdimit, ndryshimit, pezullimit apo revokimit të çdo certifikate.

(b) Evidencat për mbikëqyrjen e Shoqërive të miratuara sipas pjesës M do të përfshijnë detyrimisht:

1. aplikimin për miratimin e organizatës.
2. certifikatën e miratimit të organizatës ku të përfshihet çdo ndryshim i bërë.
3. Një kopje e programit të auditimit ku listohen datat kur parashikohet të kryhet auditit dhe kur është kryer ai.
4. Vazhdimësia e mbikëqyrjes së evidencave nga autoriteti kompetent, ku përfshihen të gjitha evidencat e auditit.
5. Kopjet e të gjitha korrespondencave përkatëse.
6. Hollësitë e çdo përjashtimi nga detyrimi dhe veprimtaria e zbatimit.
7. Çdo raport nga autoritete të tjera kompetente që kanë lidhje me mbikëqyrjen e organizatës.
8. Manuali i organizatës dhe amendamentet e saj
9. Kopje të dokumenteve të tjerë të miratuara drejtpërdrejt nga autoriteti kompetent.

(c) Periudha e ruajtjes së evidencave të paragrafit (b) do të jetë minimumi 4 vjet.

(d) Evidenca minimale e mbikëqyrjes së çdo aeroplani do të përfshijë të paktën një kopje të:

1. Certifikatës së sigurisë së aeroplanit.

2. Certifikatat e kontrollit të aeroplanit.
 3. Rekomandimet e seksionit A, Kapitulli G.
 4. Raportet nga kontrollet e aeroplanit të kryera drejtpërdrejt nga shteti i regjistrimit të tij.
 5. Të gjitha korrespondencat që kanë lidhje me aeroplanin.
 6. Hollësitë për çdo përjashtim nga veprimtaritë e zbatimit
 7. çdo dokument i miratuar nga autoriteti kompetent në zbatim të Shtojcës I (Pjesa -M) ose Shtojca III (EU-OPS) e Rregullores Per miratimin e kerkesave teknike dhe procedurave administrative ne fushen e aviacionit civil te miratuar nga Ministri dhe qe implementon EU Regulation 3922/91.';
- (e) Evidencat e përcaktuara në paragrafin (d) do të ruhen deri 2 vjet pasi aeroplani të jetë tërhequr përfundimisht nga shërbimi.
- (f) Të gjitha evidencat e përcaktuara në M.B. 104 do t'i jepen sipas kërkesës, çdo vendi tjetër të regjistrimit apo Agjencisë.

M.B. 105 Shkëmbimi i ndërsjellë i informacionit

- (a) Për të kontribuar në sigurinë e fluturimit, autoritetet kompetente do të shkëmbejnë të gjithë informacionin e nevojshëm në mënyrë të ndërsjellë siç është përcaktuar në Nenin 11 të Rregullores bazë.
- (b) Pa paragjykuar kompetencat e AAC, në rastin e një kërcënimi të mundshëm ndaj sigurisë, ku përfshihen disa Shtete Anëtare të BE apo ZPEA-se, autoritetet kompetente të interesuara do të ndihmojnë njëra-tjetrën në veprimtaritë e mbikëqyrjes së nevojshme.

NËNPJESA B PËRGJEGJËSIA

M.B.201 Përgjegjësia

AAC si autoritet kompetent, siç është përcaktuar në M.1 kanë përgjegjësinë e kryerjes së inspektimeve dhe hetimeve për t'u siguruar përmbushjen kërkesave të këtij kapitulli.

NËNPJESA C CERTIFIKIMI I SIGURISË

M.B. 301 Programi i mirëmbajtjes

- a) AAC si autoriteti kompetent do të verifikojë që programi i mirëmbajtjes të jetë në përputhje me M.A. 302.
- b) Përveç rasteve kur në pikën M.A.302(c) thuhet ndryshe, programi i mirëmbajtjes dhe ndryshimet në të do të miratohen drejtpërdrejt nga autoriteti kompetent.
- c) Në rast të miratimit jo të drejtpërdrejtë, procedurat e programit të mirëmbajtjes do të miratohen nga autoriteti kompetent nëpërmjet përshkrimit të mirëmbajtjes së vazhdueshme të aeroplanit.
- d) Për të miratuar një program mirëmbajtjeje sipas paragrafit (b), autoriteti kompetent do të ketë akses në të gjitha të dhënat e kërkuara në pikat M.A.302(d), (e) dhe (f)

M.B. 302 Përjashtimet

Të gjitha përjashtimet e bëra në përputhje me Neni 14(4) të Udhezimit të Ministrit Nr.3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" do të evidentohen dhe ruhen nga autoriteti kompetent.

M.B. 303 Monitorimi i certifikimit të sigurisë së aeroplanit

‘(a) Autoriteti kompetent do të krijojë një program studimi për të monitoruar statusin e vlefshmërisë për fluturim të flotës së avionëve në regjistrin e vet.’

- (a) Programi i kontrollit do të përmbajë modele të kontrollit të aeroplanit.
- (b) Programi duhet të konceptohet duke pasur parasysh numrin e aeroplanëve në regjistër, njohuritë lokale mbi ta dhe kontrollet e kryera në të shkuarën.
- (c) Kontrolli bazë do të përqendrohet në elementët kyçë të sigurisë së fluturimit të aeroplanit dhe do të identifikojë çdo parregullsi. Më tej, autoriteti kompetent do të analizojë çdo parregullsi për të gjetur shkakun e saj.
- (d) Të gjitha parregullsitë do të konfirmohen me shkrim nga personi apo organizata përgjegjëse siç është përcaktuar në M.A.201

- (e) Autoriteti kompetent do të evidentojë çdo parregullsi, masë të marrë për eliminimin e tyre dhe rekomandim.
- (f) Në rast se gjatë kontrollit të aeroplanit zbulohen parregullsi në përmbushjen e kërkesave të kapitullit M, autoriteti kompetent do të marrë masat e përshkruara në M.B.903

Nëse shkak i parregullsisë është mospërmbushje e kërkesave të ndonjë Nënkapitulli apo ndonjë pale tjetër, kjo do të zgjidhet sipas përshkrimit nga pala tjetër.(i) Në mënyrë që të lehtësohet veprimi i duhur zbatues, autoritetet kompetente do të shkëmbejnë informacion mbi mos pajtueshmëritë e identifikuara në përputhje me paragrafin (h).’

M.B. 304 Revokimi, pezullimi dhe kufizimi

Autoriteti kompetent:

- (a) pezullon certifikatën e kontrollit të sigurisë së aeroplanit nëse ka arsye të forta për një kërcënim të mundshëm të sigurisë së fluturimit ose
- (b) pezullon, revokon apo kufizon certifikatën e sigurisë së aeroplanit sipas M.B.303 (g)

NËNPJESA D
STANDARTET E MIRËMBAJTJES
(Do të përgatiten sipas nevojës)
NËNPJESA E
KOMPONENTËT
(Do të përgatiten sipas nevojës)

NËNPJESA F
SHOQËRIA E MIRËMBAJTJES

M.B.601 Aplikimi

Në rastet kur mjediset e mirëmbajtjes ndodhen në më shumë se një Shtet Anëtar të ZPEA-se, investigimi dhe mbikëqyrja e vazhdueshme do të kryhen së bashku me autoritetet kompetente të caktuara nga shtetet anëtare ku gjendet mjedisi i mirëmbajtjes.

M.B.602 Miratimi fillestar

Në rastet kur përmbushen kërkesat e M.A. 606 (a) dhe (b), autoriteti kompetent do të njoftojë zyrtarisht me shkrim specialistët e përcaktuar në të njëjtat pika M.A. 606 (a) dhe (b).

AAC si autoriteti kompetent duhet të sigurohet që procedurat e përshkruara në manualin e shoqërisë së mirëmbajtjes të jenë në përputhje me M.A. Kapitulli F dhe të sigurohet gjithashtu që titullari të nënshkruajë deklaratën e angazhimit.

AAC si autoriteti kompetent do të sigurohet që shoqëria të përmbushë kërkesat e M.A. Kapitulli F.

Të paktën një herë, gjatë verifikimeve për miratim, duhet të kryhet një takim me titullarin e shoqërisë për t'u siguruar që ai e kupton plotësisht rëndësinë e miratimit dhe arsyen e nënshkrimit të deklaratës së angazhimit të shoqërisë, ku kjo e fundit zotohet të respektojë procedurat e përshkruara në manual.

Të gjitha konkluzionet duhet t'i jepen me shkrim shoqërisë aplikuese.

AAC si autoriteti kompetent do të evidentojë të gjitha parregullsitë, masat e marra për korrigjimin e tyre dhe rekomandimet.

Për miratimin fillestar, të gjitha parregullsitë do të korrigjohen nga organizata aplikuese dhe të konfirmohen nga autoriteti kompetent përpara se të jepet miratimi.

M.B.603 Dhënia e miratimit

AAC si autoriteti kompetent do t'i lëshojë aplikantit një certifikatë miratimi EASA 3 (Shtojca V) në të cilën përfshihet afati i saj, kur shoqëria e mirëmbajtjes përmbush kriteret e paragrafëve të aplikueshëm të këtij kapitulli.

AAAC si autoriteti kompetent do të përfshijë në certifikatën model 3 të EASA kushtet e miratimit.

Në këtë certifikatë do të përfshihet edhe numri i referencës në një mënyrë të përcaktuar nga Agjencia, sipas marrëveshjes që AAC ka me Agjencinë.

M.B.604 Mbikëqyrja e vazhdueshme

AAC si autoriteti kompetent do të mbajë dhe përditësojë një program ku të jenë renditur të gjitha shoqëritë e mirëmbajtjes sipas M.A. për çdo pjesë Kapitulli F nën mbikëqyrjen e saj, datat kur është parashikuar të kryhet kontrolli i tyre dhe datat kur ato janë kryer.

Çdo organizatë do të auditohet në mënyrë të hollësishme të paktën një herë në 24 muaj.

Të gjitha konkluzionet e nxjerra do t'i njoftohen me shkrim shoqërisë në fjalë.

AAC si autoriteti kompetent do të evidentojë të gjitha parregullsitë, masat e marra për eliminimin e tyre dhe rekomandimet.

Të paktën një herë në 24 muaj duhet të kryejë një takim me titullarin e shoqërisë për t'u siguruar që ai vazhdon të jetë i informuar për çështjet e rëndësishme që dalin nga auditet.

M.B.605 Parregullsitë

Kur gjatë kontrollit apo nëpërmjet mënyrave të tjera zbulohen mosrespektim i kërkesave të pjesës M, AAC si autoriteti kompetent do të marrë këto masa:

Për parregullsi të Nivelit -1, AAC si autoriteti kompetent merr masa të menjëhershme deri në revokimin, kufizimin apo pezullimin e plotë apo të pjesshëm të miratimit të shoqërisë së mirëmbajtjes në varësi të shkallës së parregullsive të Nivelit -1, derisa ajo të korrigjojë me sukses parregullsitë e vërejtura.

Për parregullsi të Nivelit -2, AAC si autoriteti kompetent do të akordojë një periudhë për marrjen e masave përkatëse në përputhje me natyrën e parregullsisë së vërejtura, periudhë e cila nuk do të jetë më e gjatë se 3 muaj. Në rrethana të veçanta, në fund të kësaj periudhe dhe në varësi të natyrës së parregullsisë së vërejtur, autoriteti kompetent mund të akordojë një tjetër periudhë 3 mujore për marrjen e masave korrigjuese.

AAC si autoriteti kompetent do të pezullojë në mënyrë të plotë apo të pjesshme miratimin (lejen) në rast të mosrespektimit të afateve kohore të dhëna nga ky autoritet.

M.B.606 Ndryshimet

(a) AAC autoriteti kompetent do të pajtohet me elementët e zbatueshëm të miratimit fillestar për çdo ndryshim të organizatës, të njoftuar në përputhje me pikën M.A.617.

(b) AAC si autoriteti kompetent mund të urdhërojë kushtet sipas të cilave organizata e miratuar për mirëmbajtje të mund të operojë gjatë ndryshimeve të tilla, veç se kur ajo vendos që miratimi duhet të pezullohet për shkak të natyrës ose shkallës së ndryshimeve.

(c) Për çdo lloj ndryshimesh në manualin e organizatës së mirëmbajtjes:

1. Në rastin e miratimit direkt të ndryshimeve në përputhje me pikën M.A.604(b), AAC si autoriteti kompetent do të verifikojë që procedurat e specifikuara në manual të jenë në pajtueshmëri me këtë Aneks (Pjesa M) para se të informojë zyrtarisht organizatën e miratuar për miratimin.

2. Në rast se përdoret një procedurë e miratimit indirekt për miratimin e ndryshimeve në përputhje me pikën M.A.604(c), AAC si autoriteti kompetent do të sigurojë:

- (i) që ndryshimet të mbeten të vogla dhe
- (ii) se ai ka një kontroll adekuat mbi miratimin e ndryshimeve për të siguruar që ato të mbeten në pajtueshmëri me kërkesat e këtij Aneksi (Pjesa M).

M.B.607 Revokimi, pezullimi dhe kufizimi i një licence

Autoriteti kompetent do të:

- (a) Pezullojë një miratim për arsye të bazuara në rast të kërcënimit të mundshëm të sigurisë, ose;
- (b) Të pezullojë, revokojë apo kufizojë miratimin në përputhje me M.B. 605

NENPJESA G

ORGANIZATA E PER MENAXHIMIN E VAZHDUESHMERISE SE VLEFSHMERISE AJRORE

M.B.701 Aplikimi

(a) Në rastet transportit ajror tregetar, së bashku me kërkesën për certifikim nga ana e operatorit ajror, dhe kur është e zbatueshme, çdo aplikim për ndryshime, AAC si autoriteti kompetent për lëshimin e certifikatës do të kërkojë këto dokumente për çdo lloj aeroplani që do të përdoret:

1. Manualin e shoqërisë së menaxhimit të certifikimit
2. Programet e operatorit për mirëmbajtjen e aeroplanit
3. Ditarin teknik të aeroplanit
4. Kur është e mundur, detajet teknike të kontratave të mirëmbajtjes midis operatorit dhe shoqërisë së autorizuar për mirëmbajtjen sipas Pjesës 145.

(b) Kur zyrtarët ndodhen në më shumë se një Shtet Anëtar të ZPEA-se, investigimi dhe mbikëqyrja e vazhdueshme do të kryhen së bashku me autoritetet kompetente të caktuara nga Shtetet Anëtare në territorin e të cilëve gjenden zyrtarët.

M.B.702 Miratimi fillestar

(a) Në rastet kur përmbushen kërkesat e M.A.706(a), (c), (d) dhe M.A.707 AAC si autoriteti kompetent do të njoftojë zyrtarisht me shkrim pranimin e personelit të përshkruar në M.A.706(a), (c), (d) dhe M.A.707.

(b) Autoriteti kompetent duhet të sigurohet që procedurat e përshkruara në manualin e shoqërisë së menaxhimit të certifikimit të jenë në përputhje me M.A. Kapitulli G dhe të sigurohet gjithashtu që titullari të nënshkruajë deklaratën e angazhimit.

(c) AAC si autoriteti kompetent do të sigurohet që organizata të përmbushë kërkesat e M.A. Kapitulli G.

(d) Të paktën një herë, gjatë verifikimeve për miratimin, duhet të kryhet një takim me titullarin e shoqërisë për t'u siguruar që ai/ajo e kupton plotësisht rëndësinë e miratimit (lejes) dhe arsyen e nënshkrimit të deklaratës së angazhimit të shoqërisë ku kjo e fundit zotohet të respektojë procedurat e vendosura në manualin e shoqërisë së menaxhimit të certifikimit.

(e) Të gjitha konkluzionet duhet t'i jepen me shkrim shoqërisë aplikuese.

(f) AAC si autoriteti kompetent do të evidentojë të gjitha parregullsitë, masat e marra për korrigjimin e tyre dhe rekomandimet.

(g) Për lëshimin e miratimit (lejes) fillestare, të gjitha parregullsitë do të korrigjohen nga shoqëria aplikuese dhe do të konfirmohen nga autoriteti kompetent përpara se të jepet miratimi.

M.B.703 Dhënia e miratimit

- (a) Në momentin që shoqëria përmbush kërkesat e vendosura në M.A. nënpjesa G, autoriteti kompetent do t'i lëshojë aplikantit një certifikatë miratimi tip 14 të EASA-së (shtojca VI) në të cilën përfshihen kushtet e lejes.
- (b) Autoriteti kompetent do të përfshijë afatet e vlefshmërisë së lejes në certifikatën tip 14 të EASA.
- (c) Në këtë certifikatë do të përfshihet edhe numri i referencës së saj, në një mënyrë të përcaktuar nga Agjencia.
- (d) Në rastin e transportit ajror komercial, informacionet e përfshira në formularin 14 të EASA duhet të përfshihen edhe në certifikatën e operatorit ajror.

M.B.704 Mbikqyrja e vazhdueshme

- (a) AAC si autoriteti kompetent do të mbajë dhe përditësojë një program ku të jenë renditur të gjitha organizatat e certifikimit sipas M.A. Kapitulli G nën mbikqyrjen e saj, datat kur është parashikuar të kryhet auditimi i tyre dhe datat kur ato janë kryer.
- (b) Çdo shoqëri do të auditohet në mënyrë të hollësishme të paktën një herë në 24 muaj.
- (c) Çdo 24 muaj, është e nevojshme të kontrollohen një kampion aeroplanësh të menaxhuar nga shoqëria e autorizuar sipas M.B. Nënpjesa G. Sasia e këtij kampioni do të varet nga autoriteti kompetent, bazuar në rezultatet e auditeve të mëparshme, dhe kontroleve të mëparshme të tij.
- (d) Të gjitha konkluzionet e nxjerra do t'i njoftohen me shkrim shoqërisë në fjalë.
- (e) Autoriteti kompetent do të evidentojë të gjitha parregullsitë, masat e marra për eliminimin e tyre dhe rekomandimet.
- (f) Të paktën një herë në 24 muaj duhet të kryejë një takim me titullarin e shoqërisë për t'u siguruar që ai/ajo vazhdon të jetë i informuar për çështjet e rëndësishme që dalin nga auditet.

M.B.705 Parregullsitë

- (a) Kur gjatë kontrollit apo nëpërmjet mënyrave të tjera zbulohen mosrespektim i kërkesave të pjesës M, AAC si autoriteti kompetent do të marrë këto masa:
 1. Për parregullsi të Nivelit -1, autoriteti kompetent merr masa të menjëhershme deri në revokimin, kufizimin apo pezullimin e plotë apo të pjesshëm të miratimit të organizatës së certifikimit në varësi të shkallës së parregullsive të Nivelit -1 të vërejtura, derisa kjo shoqëri t'i korrigjojë me sukses ato.
 2. Për parregullsitë e Nivelit -2, autoriteti kompetent do të akordojë një periudhë për marrjen e masave përkatëse në përputhje me natyrën e parregullsisë së vërejtura, periudhë e cila nuk do të jetë më e gjatë se 3 muaj. Në rrethana të veçanta, në fund të kësaj periudhe dhe në varësi të natyrës së parregullsisë së vërejtur, autoriteti kompetent mund të akordojë një tjetër periudhë 3 mujore për marrjen e masave korrigjuese.
- (b) AAC si autoriteti kompetent do të pezullojë në mënyrë të plotë apo të pjesshme miratimin (lejen) në rast të mosrespektimit të afateve kohore të dhëna nga ky autoritet.

M.B.706 Ndryshimet

- (a) AAC si autoriteti kompetent do të pajtohet me elementët e zbatueshëm të miratimit fillestar për çdo ndryshim të organizatës, të njoftuar në përputhje me pikën M.A.713.
- (b) AAC ai autoriteti kompetent mund të urdhërojë kushtet sipas të cilave organizata e

menaxhimit të vlefshmërisë për fluturim, mund të operojë gjatë këtyre ndryshimeve, veç në rastin kur ai vendos që miratimi duhet të pezullohet për shkak të natyrës ose shkallës së ndryshimeve.

(c) Për çdo ndryshim në ekspozimin e menaxhimit të vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi:

1. Në rastin e miratimit direkt të ndryshimeve në përputhje me M.A.704(b), AAC si autoriteti kompetent do të verifikojë që procedurat e specifikuara në ekspozim janë në pajtueshmëri me këtë Aneks (Pjesa M) para se të informojë zyrtarisht organizatën e miratuar për miratimin.

2. Në rast se është përdorur një procedurë e miratimit indirekt për miratimin e ndryshimeve në përputhje me pikën M.A.704(c), AAC si autoriteti kompetent do të sigurojë

(i) që ndryshimet të mbeten të vogla dhe

(ii) se ai ka një kontroll të pershtatshëm mbi miratimin e ndryshimeve për t'u siguruar që ato të mbeten në pajtueshmëri me kërkesat e këtij Aneksi (Pjesa M) '.

M.B.707 Revokimi, pezullimi dhe kufizimi i një miratimi (lejeje)

Autoriteti kompetent do të:

(a) Pezullojë një miratim (leje) për arsye të bazuara në rast të kërcënimit të mundshëm të sigurisë, ose;

(b) Të pezullojë, revokojë apo kufizojë miratimin në përputhje me M.B. 705

NËNPJESA H

CERTIFIKATA E FUTJES NË SHËRBIM

(Do të përgatitet siç te shihet e nevojshme)

NËNPJESA I

CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TE VLEFSHMERISE AJRORE

M.B. 901 Vlerësimi i rekomandimeve

Pas marrjes së aplikimit së bashku me rekomandimin për rishikimin e vlefshmerise per fluturim në përputhje me M.A.901'

1. Personeli përkatës i kualifikuar nga autoriteti kompetent do të verifikojë që deklarata e përmbushjes së kriterëve tregon që është kryer një kontroll i hollësishëm i sigurisë sipas M.A. 710.

2. AAC si Autoriteti kompetent do të investigojë dhe mund të kërkojë informacione shtesë për të mbështetur rekomandimet e vlerësimit.

M.B. 902 Rishikimi i vlefshmerise per fluturim nga autoriteti kompetent

(a) Kur autoriteti kompetent kryen shqyrtimin e rishikimit te vlefshmërisë për fluturim dhe jep certifikatën e rishikimit të vlefshmërisë për fluturim EASA Form 15a (Shtojca III), autoriteti kompetent do të kryejë një rishikim të vlefshmërisë për fluturim në përputhje me pikën M.A.710.

(b) AAC si autoriteti kompetent do të ketë një personel të përshtatshëm të vlefshmërisë për fluturim për të kryer shqyrtime të vlefshmërisë për fluturim.

1. Për të gjithë avionët e përdorur në transportin ajror tregtar dhe avionët mbi 2 730 kg MTOM, me përjashtim të aerostateve, ky personel do të ketë:

(a) të paktën pesë vjet përvojë në vazhdueshmerine e vlefshmërisë për fluturim, dhe;

(b) një licencë të përshtatshme në pajtueshmëri me Aneksin III (Pjesa 66) ose një kualifikim të personelit të mirëmbajtjes të njohur në shkallë kombëtare, të përshtatshëm për kategorinë e avionit (kur Aneksi III (Pjesa 66) u referohet rregullave kombëtare) ose një gradë aeronautike ose ekuivalente me të, dhe;

(c) trajnim formal për mirëmbajtjen aeronautike, dhe;

(d) një pozicion me përgjegjësitë e përshtatshme.

Pavarësisht pikave “a” deri “d” më sipër, kërkesa e parashtruar në pikën M.B.902(b)1b mund të zëvendësohet me pesë vjet përvojë në vlefshmërinë për fluturim në vazhdimësi plus atyre që tashmë kërkoreshin nga pika M.B.902(b)1a.

2. Për avionin që nuk përdoret në transportin ajror tregtar prej 2 730 kg MTOM e poshtë dhe aerostatet, ky personel ka:

(a) të paktën tre vjet përvojë në vlefshmërinë për fluturim në vazhdimësi, dhe;

(b) një licencë të përshtatshme në pajtueshmëri me Aneksin III (Pjesa 66) ose një kualifikim të njohur në shkallë kombëtare për personelin e mirëmbajtjes, të përshtatshëm për kategorinë e avionit (kur Aneksi III (Pjesa 66) i referohet rregullave kombëtare) ose një gradë aeronautike ose ekuivalente me të, dhe;

(c) trajnim të përshtatshëm për mirëmbajtjen aeronautike;

(d) një pozicion me përgjegjësitë e përshtatshme.

Pavarësisht pikave “a” deri “d” më sipër, kërkesa e treguar në pikën M.B.902(b)2b mund të zëvendësohet me katër vjet përvojë në vazhdueshmerine e vlefshmërisë për fluturim plus atyre që tashmë kërkoreshin nga pika M.B.902(b)2a.

(c) Autoriteti kompetent do të mbajë një regjistrim të gjithë personelit të rishikimit të vlefshmërisë për fluturim, që do të përfshijë detaje të çdo kualifikimi të përshtatshëm të mbajtur bashkë me një përmbledhje të përvojës dhe trajnimit për vlefshmërinë për fluturim të lidhur me të.

(d) Autoriteti kompetent do të ketë akses në të dhënat e zbatueshme siç specifikohet në pikat M.A.305, M.A.306 dhe M.A.401 në realizimin e rishikimit të vlefshmërisë për fluturim.

(e) Personeli që kryen rishikimin e vlefshmërisë për fluturim do të lëshojë një Form 15a pas përfundimit të kënaqshëm të rishikimit të vlefshmërisë për fluturim.'

M.B. 903 Parregullsitë

Nëse gjatë kontrollit të aeroplanit apo në mënyra të tjera zbulohet mosrespektimi i kërkesave të pjesës M, AAC si autoriteti kompetent do të marrë këto masa:

1. Për parregullsitë e Nivelit 1, autoriteti kompetent do të kërkojë marrjen e masave për eliminimin e tyre përpara fluturimit të radhës dhe do të zbatojë si masë të menjëhershme revokimin apo pezullimin e certifikatës së sigurisë së aeroplanit.
2. Për parregullsitë e Nivelit 2, autoriteti kompetent do të kërkojë marrjen e masave përkatëse në varësi të natyrës së parregullsisë.

Shtojca I (Apendiks I)

Marrëveshja për Vazhdueshmerine e Vlefshmërisë Ajrore

1. Kur një pronar lidh kontratë me një shoqëri të vazhdueshmerine e vlefshmerise per fluturim të miratuar sipas M.A. Nën pjesa G, në përputhje me M.A.201, për të kryer detyrat e menaxhimit të vazhdueshmerise se vlefshmerise per fluturim, me kërkesën e autoritetit kompetent, një kopje të marrëveshjes pasi ajo të jetë nënshkruar nga të dyja palët, i dërgohet autoritetit kompetent të Shtetit Anëtar të ZPEA-se të regjistrimit të aeroplanit. .
2. Marrëveshja do të konceptohet duke marrë nën konsideratë kërkesat e Pjesës M dhe do të përcaktojë detyrimet e nënshkruesve në lidhje me certifikimin e vazhdueshëm të sigurisë së aeroplanit.
3. Minimalisht, ajo do të përmbajë:
 - regjistrimin e aeroplanit
 - llojin e aeroplanit
 - numrin e serisë
 - Emrin e pronarit apo të qiramarrësit të aeroplanit apo të dhënat e kompanisë me gjithë adresën e saj, detajet e organizatës së menaxhimit të certifikimit të sigurisë të miratuar sipas M.A. Nën pjesa G, përfshirë adresën e saj.
4. Ajo do të përmbajë tekstin në vazhdim:

“Pronari i beson shoqërisë së menaxhimit të certifikimit të sigurisë të miratuar, zhvillimin e një programi mirëmbajtjeje të aeroplanit i cili do të miratohet nga autoriteti i certifikimit të AAC apo Shtetit Anëtar të ZPEA-se sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumepaleshe, në varësi të shtetit ku aeroplani është regjistruar dhe

nga shoqëria e mirëmbajtjes së aeroplanit sipas programit të mirëmbajtjes të miratuar.

Sipas kësaj marrëveshjeje, të dy nënshkruesit marrin përsipër të respektojnë detyrimet respektive që rrjedhin nga kjo marrëveshje. Pronari garanton që me sa ka dijeni, informacioni i dhënë shoqërisë së autorizuar në lidhje me certifikimin e aeroplanit është dhe do të jetë i saktë dhe që aeroplani nuk do të modifikohet pa miratimin paraprak të shoqërisë së autorizuar.

Në rast të mosrespektimit të kësaj marrëveshjeje nga secili prej nënshkruesve, ajo do të shfuqizohet. Në këtë rast, pronari do të mbajë përgjegjësi të plotë për çdo detyrë që lidhet me certifikimin e sigurisë së aeroplanit dhe që ai (pronari) merr përsipër të informojë autoritetin kompetent (AAC apo ate të Shtetit Anëtar të regjistrimit sipas rastit) brenda dy javëve.

5. Kur një pronar lidh kontratë me një shoqëri të autorizuar për menaxhimin e vazhdueshmerise se vlefshmerise ne flututrim sipas M.A. nënpjesa G, në përputhje me M.A.201 detyrimet e secilës palë do të jenë si vijon:

5.1. Detyrimet e organizatës së miratuar:

1. e ka tipin e avionit në sferën e veprimit të miratimit të saj;

2. respekton kushtet për të ruajtur vlefshmërinë për fluturim në vazhdimësi, të renditura më poshtë:

- (a) krijon një program mirëmbajtje për avionët, duke përfshirë çdo program besueshmërie të krijuar, në qoftë se është e zbatueshme;

- (b) deklaron detyra të mirëmbajtjes (në programin e mirëmbajtjes) që mund të kryhen nga piloti-pronari në përputhje me pikën M.A.803(c);

- (c) organizon miratimin e programit të mirëmbajtjes së avionit;

- (d) pasi të jetë miratuar, i jep pronarit një kopje të programit të mirëmbajtjes së avionit;

- (e) organizon një inspektim të shkallëzuar të avionëve para programit të mirëmbajtjes;

- (f) organizon që të gjithë shërbimet e mirëmbajtjes të kryhen nga një organizatë e miratuar e mirëmbajtjes;

- (g) organizon të zbatohen të gjithë direktivat e zbatueshme për vlefshmërinë për fluturim;

- (h) për të gjithë defektet e zbuluara gjatë shërbimeve të programuara të mirëmbajtjes, shqyrtimeve të vlefshmërisë për fluturim ose të raportuara nga pronari, organizon që të korrigjohen nga një organizatë e miratuar për mirëmbajtjen;

(i) koordinon mirëmbajtjen e programuar, zbatimin e direktivave për vlefshmërinë për fluturim, zëvendësimin e pjesëve të ndërrimit me jetë të kufizuar dhe kërkesat për inspektimin e komponentëve;

(j) informon pronarin çdo herë që avioni do të sillet në një organizatë të miratuar për mirëmbajtje;

(k) menaxhon të gjithë të dhënat teknike;

(l) arkivon të gjithë të dhënat teknike;

3. organizon miratimin e çdo modifikimi në avion në përputhje me Aneksin (Pjesa 21) e Rregullores së miratuar nga Ministri, që përcakton rregullat për vlefshmëri ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionit, produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve gjithashtu për certifikimin organizatave të dizenjimit dhe prodhimit para se të trupëzohet në të;

4. organizon miratimin e çdo riparimi të avionit në përputhje me Aneksin (Pjesa 21) e Rregullores së miratuar nga Ministri, që përcakton rregullat për vlefshmëri ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionit, produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve gjithashtu për certifikimin organizatave të dizenjimit dhe prodhimit para se ai të kryhet;

5. informon autoritetin kompetent të të regjistrit kurdoherë që avioni nuk paraqitet nga pronari tek organizata e miratuar për mirëmbajtje, siç kërkohet nga organizata e miratuar;

6. informon autoritetin kompetent të të regjistrit kurdoherë që marrëveshja aktuale nuk respektohet;

7. kryen shqyrtimin e vlefshmërisë për fluturim të avionit kur është e nevojshme dhe jep certifikatën e shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim ose rekomandimin për autoritetin kompetent të të regjistrit;

8. dërgon brenda 10 ditëve një kopje të çdo certifikate të dhënë apo të zgjatur të shqyrtimit të vlefshmërisë për fluturim tek autoriteti kompetent i regjistrit;

9. kryen raportimin e zhvillimeve të mandatuara nga rregulloret e zbatueshme;

10. informon autoritetin kompetent të regjistrit kurdoherë që marrëveshja aktuale denoncohet nga secila prej palëve.

5.2. Detyrimet e pronarit

1. të ketë një ide të përgjithshme për programin e miratuar të mirëmbajtjes;

2. të ketë një ide të përgjithshme të këtij Aneksi (Pjesa M);
3. të paraqesë avionin tek organizata e miratuar për mirëmbajtje siç është rënë dakord me organizatën për mirëmbajtje, në kohën e caktuar me kërkesën e organizatës së miratuar;
4. të mos e modifikojë avionin pa u konsultuar më parë me organizatën e miratuar;
5. ta informojë organizatën e miratuar për të gjithë shërbimet e mirëmbajtjes të kryera përjashtimisht pa dijeninë dhe kontrollin e organizatës së miratuar;
6. të raportojë tek organizata e miratuar me anë të ditarit të gjithë defektet e gjetura gjatë operacioneve;
7. të informojë autoritetin kompetent të regjistrit kurdoherë që marrëveshja aktuale denoncohet nga secila prej palëve.
8. të informojë autoritetin kompetent të regjistrit dhe organizatën e miratuar kurdoherë që avioni shitet;
9. të kryejë të gjithë raportimin e ngjarjeve të mandatuara nga rregulloret e zbatueshme;
10. të informojë rregullisht organizatën e miratuar për orët e fluturimit të avionit dhe çdo të dhënë tjetër të përdorshme, siç është rënë dakord me organizatën e miratuar;
11. të fusë certifikatën e lejitimit në shërbim në ditarët siç përmendet në pikën M.A.803(d) kur kryhet mirëmbajtja nga piloti pronar pa tejkaluar limitet e listës së detyrave të mirëmbajtjes siç është deklaruar në programin e miratuar të mirëmbajtjes siç parashtrohet në pikën M.A.803(c);
12. të informojë organizatën e miratuar të menaxhimit të vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi, përgjegjëse për menaxhimin e vlefshmërisë për fluturim në vazhdimësi të avionit jo më vonë se 30 ditë pas përfundimit të çdo detyre të mirëmbajtjes nga piloti pronar, në përputhje me pikën M.A.305(a).’

Shtojca II (Apendiks II)

Certifikata e Autorizuar e Lejimit të Hyrjes në Sherbim Form 1 sipas EASA

Këto udhëzime lidhen vetëm me përdorimin e Form 1 sipas EASA për qëllime mirëmbajtje. Vëmendje i është kushtuar Apendiksit I të Shtojcës (Pjesa-21) së Rregullores së miratuar nga Ministri, që përcakton rregullat për vlefshmëri ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionit, produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve gjithashtu për certifikimin organizatave të dizenjimit dhe prodhimitë cila mbulon përdorimin e Form 1 sipas EASA për qëllime prodhimi.

1. QËLLIMI DHE PËRDORIMI

1.1. Qëllimi kryesor i certifikatës është të deklarojë punën për mirëmbajtjen e vlefshmërisë ajrore të ndërmarrë mbi produkte, pjesë dhe pajisje (që këtej e tutje referuar si “artikull(j)”).

1.2. Duhet të ketë bashkërendim midis certifikatës dhe artikullit(artikujve). Lëshuesi origjinal duhet të mbaje certifikatën në një formë që lejon verifikimin e të dhënave origjinale.

1.3. Certifikata është e pranueshme nga shumë autoritete të vlefshmërisë ajrore por kjo mund të jetë në varësi të ekzistencës së marrëveshjeve dypalëshe dhe/ose politikave të autoritetit të vlefshmërisë ajrore. “Të dhënat e dizenuara të aprovuara” të përmendura në këtë Certifikatë atëherë kuptojnë licencimin nga autoriteti i vlefshmërisë ajrore të vendit importues.

1.4. Certifikata nuk është një njoftim ngarkese ose shpërndarje.

1.5. Avionët nuk lëshohen duke përdorur Certifikatën.

1.6. Certifikata nuk përbën një miratim për të instaluar artikullin në një avion, motor, ose helikë të veçantë por ndihmon përdorurin e fundit të përcaktojë statusin e miratimit të vlefshmërisë ajrore të tij.

1.7. Përzierja e prodhimit dhe artikujve të mirëmbajtjes nuk lejohet të vihet bashkë në një certifikatë.

2. FORMATI I PËRGJITHSHËM

2.1. Certifikata duhet të përputhet me formatin e bashkangjitur duke përfshirë numrat në bllok dhe vendndodhjen e secilit bllok. Madhësia e çdo blloku mund të jetë e ndryshueshme për tu përshtatur me aplikimet individuale, por jo deri në atë masë sa të bëjë Certifikatën të padallueshme.

2.2. Certifikata duhet të jetë në formatin “landscape” por madhësia e përgjithshme mund të rritet ose zvogëlohet ndjeshëm për sa kohë Certifikata është e pranueshme dhe e dallueshme. Nëse ka dyshime konsultimet të bëhen me Autoritetin Kompetent.

2.3. Deklarata e përgjegjësisë së Përdoruesit/Instaluesit mund të vendoset në secilën anë të formës.

2.4. Të gjitha printimet duhet të jenë të qarta dhe lehtësisht të lexueshme.

2.5. Certifikata mund të jetë e para-printuar ose e bërë me kompjuter por në secilin rast printimi i vijave dhe karaktereve duhet të jetë i qartë dhe i pranueshëm në përputhje me formatin e përcaktuar.

2.6. Certifikata duhet të jetë në anglisht, ose kur është e mundur, në një ose më shumë gjuhë të tjera.

2.7. Detajet e futura në certifikatë mund të jenë të printuara me kompjuter/ose makineri ose të shkruara me dorë duke përdorur shkronja kapitale dhe duhet të lexohen lehtësisht.

2.8. Kufizoni përdorimin e shkurtimeve sa të jetë e mundur, për të qenë sa më të qartë.

2.9. Hapësira që ngelet në anën tjetër të Certifikatës mund të përdoret nga lëshuesi i parë për çdo informacion shtesë por nuk duhet të përmbajë deklarata certifikuese. Çdo përdorim i anës mbrapa të Certifikatës duhet të jetë referuar në bllokun e duhur në anën e përparme të Certifikatës.

3. KOPJET

3.1. Nuk ka kufizime për numrin e kopjeve të Certifikatës së dërguar klientit ose të mbajtur nga lëshuesi i pare.

4. GABIM(ET) NË NJË CERTIFIKATË

4.1. Nëse përdoruesi gjen një gabim(e) në një Certifikatë, ai duhet t'i identifikoj ato me shkrim për lëshuesin e saj. Lëshuesi duhet të japi një Certifikatë të re vetëm nëse gabim(et) mund të verifikohen dhe korrigjohen.

4.2. Certifikata e re duhet të ketë një numër gjurmimi, firmë, dhe datë.

4.3. Kërkesa për një Certifikatë të re mund të kryhet pa pasur nevojën për një riverifikim të kushteve të artikullit(jve). Certifikata e re nuk është një deklaratë e kushteve ekzistuese dhe duhet t'i referohet certifikatës së mëparshme në bllokun 12 sipas deklaratës në vijim, "Kjo Certifikatë korrigjon gabim(et) në bllokun(qet) [fut bllokun(qet) e korrigjuara] të Certifikatës [fut numrin origjinal] e datuar [fut datën fillestare të lëshimit] dhe nuk mbulon përputhshmërinë/kushtet/për lëshimin për shërbim". Të dyja certifikatat duhen mbajtur sipas periudhës së përcaktuar për mbajtjen e së parës.

5. PLOTËSIMI I CERTIFIKATËS NGA LËSHUESI

Blloku 1 Miratimi i Autoritetit Kompetent/Vendit

Theksoni emrin dhe vendin e autoritetit kompetent nën juridiksionin e të cilit kjo Certifikatë lëshohet. Kur autoriteti kompetent është Agjencia atëherë vetëm "EASA" duhet theksuar.

Blloku 2 EASA Form 1 ballina

“CERTIFIKATË E AUTORIZUAR E LEJIMIT TE HYRJES NE SHERBIM
FORM 1 sipas EASA”

Blloku 3 Forma e Numrit të Shoqërimit

Fusni numrin unik të përcaktuar nga sistemi i numërimit/procedura e organizatës së identifikuar në bllokun 4; kjo mund të përfshijë karaktere alfa/numerike.

Blloku 4 Emri dhe Adresa e Organizatës

Fusni emrin e plotë dhe adresën e organizatës së licencuar (referohuni EASA form 3) duke lëshuar punën që mbulon kjo Certifikatë, Logot, etj, që lejohen nëse logoja mund të përfshihet brenda bllokut.

Blloku 5 Porosia e Punës/Kontrata/Fatura

Për të lehtësuar gjetjen e artikullit (artikujve) për klientin, fusni numrin e porosisë së punimeve, numrin e faturës, ose në mënyrë të ngjashme numrin e referencës.

Blloku 6 Artikulli

Fusni numrat e artikullit në linjë kur ka më shumë se një linjë artikulli. Ky bllok lejon shënim e referencës në bllokun e 12 të Shënimeve.

Blloku 7 Përshkrimi

Fusni emrin ose përshkrimin e artikullit. Preferencë duhet t'i jepet termit të përdorur në instruksionet për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore ose të dhënave të mirëmbajtjes (prsh. Katalogu i Ilustruar i Pjesëve, Manuali i Mirëmbajtjes së Avionit, Buletini i Shërbimit, Manuali Mirëmbajtjes së Komponentit).

Blloku 8 Numri Pjesës

Fusni numrin e pjesës ashtu siç shfaqet në artikullin ose në etiketë/paketim. Në rastin e motorit ose helikës, lloji i dizenjimit duhet të përdoret.

Blloku 9 Sasia

Theksoni sasinë e artikujve.

Blloku 10 Numri Serisë

Nëse kërkohet nga rregullat që artikulli të identifikohet me një numër serie, atëherë futeni këtu. Për më tepër, çdo numër tjetër serie që nuk kërkohet sipas rregullave mund të futet gjithashtu. Nëse nuk ka numër serie që mund të gjenden në artikull, shënoni “N/A” (S’ka).

Blloku 11 Statusi/Puna

Në vijim përshkruhen ato që lejohen të futet në bllokun 11. Fusni vetëm një nga këto terma – kur më shumë se një mund të jetë i përdorshëm, përdorni atë term që përshkruan më saktë pjesën më të madhe të punëve të kryera dhe/ose statusin e artikullit.

(i) Kontrollim i përgjithshëm. Kupton një proces që siguron se artikulli është në përputhje të plotë me të gjitha tolerancat e aplikuarat të shërbimit të specifikuar në llojin e certifikatës së mbajtësit të saj, ose ose instruksioneve të prodhuesit të pajisjes për vlefshmërinë ajrore,

ose të dhënat që janë miratuar ose pranuar nga autoriteti. Artikulli do të ç'montohet, pastrohet, inspektohet, riparohet nëse është e nevojshme, montohet përsëri dhe testohet në përputhje me të dhënat e specifikuar sa më sipër.

(ii) Riparuar. Rregullimi I defektit(eve) duke përdorur një standard të aplikueshëm (*).

(iii) Inspektuar/Testuar./ Ekzaminimi, matjet, etj. në përputhje me një standard të aplikueshëm (*) (p.sh. Inspektimin viziv, testimin funksional, testimin e kushteve etj.).

(iv) Modifikuar. Ndryshimet në një artikull në përputhje me një standard të aplikueshëm (*).

Bloku 12 Shënime

Përshkruani punën e identifikuar në bllokun 11, ose drejtpërdrejt ose sipas referencave të dokumenteve mbështetëse, e nevojshme për përdoruesin ose instaluesin për të përcaktuar vlefshmërinë ajrore të artikullit(jve) në lidhje me punën në certifikim e sipër. Nëse është e nevojshme, një faqe e veçantë mund të përdoret dhe referohet nga EASA Form 1 kryesore. Çdo deklaratë duhet të identifikoj qartësisht se cilit artikull(jve) në Bllokun 6 i referohet.

Shembuj të informacionit që mund të futet në bllokun 12:

- (i) Të dhënat për mirëmbajtjen, statusi rishikim dhe referencën.
- (ii) Përputhshmëria me direktivën e vlefshmërisë ajrore dhe buletin e shërbimit.
- (iii) Riparimet e kryera.
- (iv) Modifikimet e kryera.
- (v) Pjesët e zëvendësuara të instaluara.
- (vi) Statusi i pjesëve më jetëgjatësi të kufizuar.
- (vii) Devijimet nga porositja e punimeve të klientit.
- (viii) Deklaratat e lëshuara në përputhje me kërkesat e mirëmbajtjes së Autoritetit të Aviacionit civil të një vendi të huaj.
- (ix) Informacioni i nevojitur në mbështetje të dërgesës me mangësitë ose rimontimin mbas shpërndarjes.
- (x) Për organizatat e miratuara në përputhje me Nën pjesën F të Shtojcës I (Pjesa -M), certifikata e lëshuar e komponentit për deklaratën e shërbimit referuar në pikën M.A.613:

“Certifikon që, përveçse kur është specifikuar në këtë bllok, puna e identifikuar në bllokun 11 dhe përshkruar në këtë bllok u krye në përputhje me kërkesat e seksionit A, Nën pjesën F e Shtojcës I (Pjesa-M) e Urdhrit të Ministrit Nr____, date _____ për miratimin e RREGULLORES PËR VLEFSHMËRINË AJRORE TË PRODUKTEVE, PAJISJEVE AERONAUTIKE DHE PJESËVE TË AVIONËVE, SI DHE PËR MIRATIMIN E ORGANIZATES DHE PERSONELIT TË PËRFSHIRË NË KËTO DETYRA” DHE NË RESPEKT TË ASAJ PUNE DHE ARTIKULLI ËSHTË KONSIDERUAR GATI PËR TU LEJUAR PËR TE HYRE NË SHËRBIM.

KY NUK ËSHTË NJË LEJIM SIPAS SHTOJCËS II (PJESA-145) E RREGULLORES PËR VLEFSHMËRINË AJRORE TË PRODUKTEVE, PAJISJEVE AERONAUTIKE DHE PJESËVE TË AVIONËVE, SI DHE PËR MIRATIMIN E ORGANIZATES DHE PERSONELIT TË PËRFSHIRË NË KËTO DETYRA”

Nëse printohen të dhënat elektronike Form 1 sipas EASA-s, çdo e dhënë e duhur që nuk futet në blloqet e tjera duhet të futet në këtë bllok.

Blloku 13a-13e

Kërkesa të Përgjithshme për blloqet 13a-13e: Nuk Përdoret për lëshim mirëmbajtje. Hija, e errësuar, ose në të kundërt shënim që të përjashtoj një përdorim të paautorizuar në mënyrë të paqëllimshme.

(*) Standard i aplikuar do të thotë një prodhim/dizenjo/mirëmbajtje/standard cilësie, metode, teknike, ose praktike e miratuar nga ose Autoriteti Kompetent. Standardi i aplikuar duhet të përshkruhet në bllokun 12.

Blloku 14a

Shënoni në kutinë(kutitë) e duhura duke treguar se cilat rregulla aplikohen ndaj punës së kryer. Nëse kutia “rregulla të tjera të specifikuara në bllokun 12” është shënuar, atëherë rregullat e tjera të autoritetit(ve) të vlefshmërisë ajrore duhet të identifikohen në bllokun 12. Të paktën një kuti duhet të mbushet, ose të dyja kutitë mund të mbushen kur është e nevojshme.

Për të gjithë mirëmbajtjen e kryer nga organizata e mirëmbajtjes e licencuar në përputhje me Seksionin A, Nënpjesa F e Shtojcës I (Pjesa M) e Rregullores Për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizates dhe personelit të përfshirë në këto detyra, kutia “rregulla të tjera të specifikuara në bllokun 12” duhet të shënohet dhe certifikata e lëshimit për deklaratën e shërbimit të bërë në bllokun 12. Në atë rast, deklarata e certifikimit “vetëm atëherë kur specifikohet në këtë bllok” ka si synim të adresoj rastet në vijim;

(a) Kur mirëmbajtja nuk mund të jetë e plotë.

(b) Kur mirëmbajtja ka devijuar nga standardi i kërkuar në Shtojcën I (Pjesa-M).

(c) Kur mirëmbajtja u krye në përputhje me kërkesat e tjera përveç atyre të specifikuara në Shtojcën I (Pjesa-M). Në këtë rast blloku 12 duhet të specifikoj rregulloren e veçantë kombëtare.

Për të gjithë mirëmbajtjen e kryer nga organizata e mirëmbajtjes e licencuar në përputhje me Seksionin A të Shtojcës II (Pjesa-145) e Rregullores Për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizates dhe personelit të përfshirë në këto detyra, deklarata e certifikimit “përveçse kur specifikohet në bllokun 12” ka si synim të adresoj rastet në vijim;

(a) Kur mirëmbajtja nuk mund të jetë e plotë.

(b) Kur mirëmbajtja ka devijuar nga standardi i kërkuar në Shtojcën II (Pjesa-145).

(c) Kur mirëmbajtja u krye në përputhje me kërkesat e tjera përveç atyre të specifikuara në Shtojcën II (Pjesa-145). Në këtë rast blloku 12 duhet të specifikoj rregulloren e veçantë kombëtare

Bloku 14b Firma e Autorizuar

Kjo pjesë duhet të plotësohet me firmën e personit të autorizuar. Vetëm personat specifikisht të autorizuar sipas rregullave dhe politikave të Autoritetit Kompetent lejohen të firmosin në këtë bllok. Për të pasur sa më shumë njohje, një numër identifikimi unik për personin e autorizuar mund të shtohet.

Bloku 14c Certifikata/Numri Miratimit

Fusni Certifikatën/Numrin e Miratimit/Referencën. Ky numër ose referencë lëshohet nga Autoriteti Kompetent.

Bloku 14d Emri

Fusni emrin e personit që firmos bllokun 14b në një formë të lexueshme.

Bloku 14e Data

Fusni datën ku në të cilën bllokun 14b është firmosur, data duhet të jetë në formatin dd = 2 numra për ditën, mmm = tre shkronjat e para të muajit, yyyy = 4 numra për vitin

Përgjegjësitë e Përdoruesit/Instaluesit

Vendosni deklaratën në vijim në Certifikatë për të njoftuar përdoruesin se ata nuk përjashtohen nga përgjegjësitë e tyre përsa i përket instalimit dhe përdorimit të çdo artikulli të shoqëruar nga forma:

“KJO CERTIFIKATË NUK PËRBËN AUTOMATIKISHT AUTORITET PËR TË INSTALUAR

KUR PËRDORUESI/INSTALUESI KRYEN PUNËN NË PËRPTHJE ME RREGULLAT E AUTORITETIT TË VLEFSHMËRISË TË NDRYSHME NGA ATO TË AUTORITETIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE TË SPECIFIKUAR NË BLOKUN 1, ËSHTË ESENCIALE QË PËRDORUESI/INSTALUESI TË SIGUROHET SE AUTORITETI I VLEFSHMËRISË AJRORE TË TIJ/SAJ PRANON ARTIKUJ NGA AUTORITETI I VLEFSHMËRISË AJRORE TË SPECIFIKUAR NË BLOKUN 1.

DEKLARATAT NË BLOKUN 13A DHE 14A NUK PËRBËJNË CERTIFIKATË INSTALIMI. NË TË GJITHA RASTET TË DHËNAT E MIRËMBAJTJES SË AVIONIT DUHET TË PËRMBAJNË NJË CERTIFIKATË INSTALIMI E LËSHUAR NË PËRPTHJE ME RREGULLAT KOMBËTARE NGA PËRDORUESI/INSTALUESI PËRPARA SE AVIONI TË MUND TË FLUTUROHET.

1. Autoriteti kompetent miratues/Vendi		2. Certificate e autorizimit te Lejimit per Sherbim EASA FORM 1			3. Numri identifikues i formës
4. Emri organizatës dhe adresa					5. Porosia për punime/kontrata/fatura
6. Artikulli	7. Përshkrimi	8. Numri pjesës	9. Sasia	10 Nr. serisë	11. Statusi/Puna
12. Shënime					
13a. Certifikon se artikujt e identifikuar më sipër janë prodhuar në përputhje me: ☐ me të dhënat e miratuara dhe janë në kushte për përdorim të sigurt ☐ të dhënat e pa-miratuara të specifikuara në bllokun 12			14a. ☐ Pjesa-145.A. Lëshimi për shërbim ☐ Rregulla të tjera specifikuar në bllokun 12 Certifikon se përveçse kur specifikohet në bllokun 12, puna e identifikuar në bllokun 11, u përmbush në përputhje me Pjesën-145 dhe në respekt të punës për të cilën artikujt janë konsideruar të gatshëm për tu lëshuar për shërbim		
13b. Firma e autorizimit		13c. Miratimi/ Numri autorizimit	14b. Firma e autorizimit		14c. Certifikata/ Nr Referencës së miratimit
13d. Emri		13e. Data (dd mm vvvv)	14d. Emri		14e. Data (dd mm vvvv)
PËRGJEGJËSITË E PËRDORUESIT/INSTALUESIT Kjo certifikatë nuk jep automatikisht autoritet për të instaluar artikullin(jt). Kur përdoruesi/instaluesi kryen punën në përputhje me rregullat e autoritetit të vlefshmërisë ajrore tjetër nga autoriteti i vlefshmërisë ajrore specifikuar në bllokun 1, është e rëndësishme që përdoruesi/instaluesi të sigurohet se autoriteti i vlefshmërisë ajrore të tij/saj pranon artikullin(jt) e autoritetit të vlefshmërisë ajrore specifikuar në bllokun 1. Deklaratat në blloqet 13a dhe 14a nuk përbëjnë certifikim instalimi. Në të gjitha rastet të dhënat e mirëmbajtjes së avionit duhet të përmbajnë certifikim për instalimin e lëshuar në përputhje me rregullat kombëtare nga përdoruesi/instaluesi përpara se avionit të ngrihet në fluturim.					

{ Republika e Shqipërisë
CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFSHMËRISË AJRORE
ARC REFERENCA

Në zbatim të Udhezimit të Ministrit Nr.3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” që implementon Rregulloren (KE) Nr 216/2008 të Parlamentit Europian dhe të Këshilit të Europës, për kohën që është në fuqi, organizata e menaxhimit të vazhdueshmerisë së vlefshmërisë ajrore në vijim, miratuar në përputhje me Seksionin A, Nën pjesa G e Shtojcës I (Pjesa M) të Urdherit të Ministrit Nr____, datë ____ Per miratimin e rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra, që implementon Rregulloren e Komisionit (KE) Nr 2042/2003

[EMRI I ORGANIZATËS SË MIRATUAR DHE ADRESA]

Referenca e Licencimit:

ka kryer rishikimin e vlefshmërisë ajrore sipas pikës M.A.710 të Shtojcës I të Rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatës dhe personelit të përfshirë në këto detyra ,mbi avionin në vijim:

Prodhuesi
 avionit:.....

Emërtimi i
 prodhuesit:.....

Regjistrimi
 Avionit:.....

Numri serisë së
 avionit:.....

dhe ky avion konsiderohet me vlefshmëri ajrore në kohën e rishikimit.

Data e lëshimit:..... Data e

skadimit:.....

Firmosur..... Nr Autorizimit:

Shtesa 1: Avioni ka qëndruar në një mjedis të kontrolluar në përputhje me pikën M.A. 901 të Shtojcës I të Rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatës dhe personelit të përfshirë në këto detyra gjatë vitit të kaluar. Avioni konsiderohet të jetë me vlefshmëri ajrore në kohën e lëshimit.

Data e lëshimit:..... Data e

skadimit:.....

Firmosur..... Nr

Autorizimit:.....

Emri Kompanisë:..... Referenca e Licencimit:

Shtesa 2: Avioni ka qëndruar në një mjedis të kontrolluar në përputhje me pikën M.A. 901 të Shtojcës I të Rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatës dhe personelit të përfshirë në këto detyra gjatë vitit të kaluar. Avioni konsiderohet të jetë me vlefshmëri ajrore në kohën e lëshimit.

Data e lëshimit:..... Data e

skadimit:.....

Firmosur..... Nr

Autorizimit:.....

Emri Kompanisë:..... Referenca e Licencimit:

Republika e Shqipërisë
CERTIFIKATA E RISHIKIMIT TË VLEFISHMËRISË AJRORE
ARC REFERENCA

Në zbatim të Udhezimit të Ministrit Nr.3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" që implementon Rregulloren Nr 216/2008 të Parlamentit Europian dhe Këshillit të Europës për kohën që është në fuqi, Autoriteti i Aviacionit Civil certifikon këtu avionin në vijim:

Prodhuesi
avionit:.....

Emërtimi i
prodhuesit:.....

Regjistrimi
Avionit:.....

Numri serisë së
avionit:.....

konsiderohet me vlefshmëri ajrore në kohën e rishikimit.

Data e lëshimit:..... Data e skadimit:.....

Firmosur:..... Nr Autorizimit:.....

Shtesa 1: Avioni ka qëndruar në një mjedis të kontrolluar në përputhje me pikën M.A. 901 të Shtojcës I të Rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizates dhe personelit të përfshirë në këto detyra gjatë vitit të kaluar. Avioni konsiderohet të jetë me vlefshmëri ajrore në kohën e lëshimit.

Data e lëshimit:..... Data e
skadimit:.....

Firmosur:..... Nr

Autorizimit:.....

Emri Kompanisë: Referenca e Licencimit:.....

Shtesa 2: Avioni ka qëndruar në një mjedis të kontrolluar në përputhje me pikën M.A. 901 të Shtojcës I të Rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizates dhe personelit të përfshirë në këto detyra gjatë vitit të kaluar. Avioni konsiderohet të jetë me vlefshmëri ajrore në kohën e lëshimit.

Data e lëshimit:..... Data e
skadimit:.....

Firmosur:..... Nr

Autorizimit:.....

Emri Kompanisë: Referenca e Licencimit:.....

Shtojca IV (Appendix IV)

Klasi dhe Sistemi i Klasifikimit të përdorur për Licencimin e Organizatave të Mirëmbajtjes referuar në Shtojcën I (Pjesa-M) Nën pjesë F dhe Shtojca II (Pjesa-145)

1. Përveçse kur theksohet ndryshe për organizatat më të vogla në paragrafin 12, tabela referuar në pikën 13 ofron një sistem standard për licensimin e organizatës së mirëmbajtjes sipas Nën pjesës F të Shtojcës I (Pjesa-M) dhe Shtojcës II (Pjesa-145). Një organizatë mund të marri licencimin që ndryshon nga një klasë dhe klasifikim i vetëm deri për të gjitha klasat dhe klasifikimet me kufizime.

2. Përveç tabelës referuar në pikën 13, Organizata e licencuar e mirëmbajtjes kërkohet që të tregoj qëllimin e punës së saj në manualin e saj. Shiko gjithashtu paragrafin 11.

3. Brenda klasit(eve) dhe klasifikim(eve) të miratuara nga autoriteti kompetent, qëllimi i punës të specifikuar në parashtrimet e organizatës së mirëmbajtjes përcakton saktë limitin e miratimit. Prandaj është e rëndësishme që klas(et) dhe klasifikim(et) e miratuara dhe qëllimi i punës së organizatës të përputhen.

4. Një kategori klasifikimi klasi A do të thotë se organizata e mirëmbajtjes e licencuar mund të kryej punime mirëmbajtje në një avion dhe çdo komponent (përfshi motorët dhe/ose Njësi Fuqi Ndihmëse (këtej e tutje referuar APU), në përputhje më të dhënat e mirëmbajtjes së avionit ose, nëse miratohet nga autoriteti kompetent, në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së komponentit kryesor vetëm kur komponentë të tillë do të montohen në avion. Sidoqoftë, një organizatë e miratuar e klasit A mund të tërheqë përkohësisht një komponent për mirëmbajtje, në mënyrë për të rritur aksesin për atë komponent, përveçse kur një tërheqje e tillë nxjerr në pah nevojën për mirëmbajtje shtesë që nuk janë parashikuar nga dispozitat e këtij paragrafi. Kjo do të jetë subjekt i një procedure kontrolli në parashtrimet e organizatës së mirëmbajtjes për tu miratuar nga autoriteti kompetent. Seksioni i kufizimeve do të specifikoj qëllimin e kësaj mirëmbajtje dhe si rrjedhojë edhe shtrirjen e miratimit.

5. Një kategori klasifikimi klasi B do të thotë se organizata e mirëmbajtjes e licencuar mund të kryej punime mirëmbajtje në një motor të instaluar dhe/ose Njësi Fuqi Ndihmëse (APUs) dhe motor dhe/ose komponentëve APU, në përputhje me të dhënat e mirëmbajtjes së motorit dhe/ose APU ose, nëse pranohet nga autoriteti kompetent, në përputhje me të dhënat kryesore të mirëmbajtjes së komponentit vetëm kur të tillë komponentë montohen në motor dhe/ose APU. Sidoqoftë, një organizatë mirëmbajtje e licencuar e klasit B mund të tërheqë përkohësisht një komponent për mirëmbajtje, në mënyrë për të rritur aksesin për atë komponent, përveçse kur një tërheqje e tillë nxjerr në pah nevojën për mirëmbajtje shtesë që nuk janë parashikuar nga dispozitat e këtij paragrafi. Seksioni i kufizimeve do të specifikoj qëllimin e kësaj mirëmbajtje dhe si rrjedhojë edhe shtrirjen e miratimit. Një

organizatë mirëmbajtje e licencuar e klasit B mund të kryej punime mirëmbajtje në një motor të instaluar gjatë mirëmbajtjes “bazë” dhe në “linjë” që i nënshtrohet një procedure kontrolli në parashtrimet e organizatës së mirëmbajtjes për tu aprovuar më pas nga autoriteti kompetent. Qëllimi i punës së parashtruar nga organizata e mirëmbajtjes duhet të reflektoj këtë aktivitet i cili lejohet nga autoriteti kompetent.

6. Një kategori klasifikimi klasi C do të thotë se organizata e mirëmbajtjes mund të kryej punime mirëmbajtje në komponentët e painstaluar (përfshijë këtu motorët dhe APU) me synimin për t'i instaluar në avion ose motor/APU. Seksioni i kufizimeve do të specifikoj qëllimin e kësaj mirëmbajtje dhe si rrjedhojë edhe shtrirjen e miratimit. Një organizatë mirëmbajtje e licencuar e klasit C mund të kryej punime mirëmbajtje mbi komponentë të painstaluar gjatë mirëmbajtjes bazë dhe në linjë ose të një mjedisi ku mirëmbahen motori/APU që i nënshtrohet një procedure kontrolli në parashtrimet e organizatës së mirëmbajtjes për tu aprovuar më pas nga autoriteti kompetent. Qëllimi i punës së parashtruar nga organizata e mirëmbajtjes duhet të reflektoj këtë aktivitet i cili lejohet nga autoriteti kompetent.

7. Një kategori klasifikimi klasi B është një klasifikim që në vetvete nuk është i lidhur specifikisht me një avion, motor ose komponent . Klasifikimi D1 — Testi i Jo-Shkatërrimit (NDT) është i nevojshëm për një organizatë mirëmbajtje të miratuar që kryen NDT si një detyrë specifike për një organizatë tjetër. Një organizatë mirëmbajtje e klasifikuar e kategorisë A ose B ose C mund të kryej NDT mbi produktet që mirëmban në varësi të parashtrimeve të organizatës së mirëmbajtjes që përfshin procedurat NDT, pa pasur nevojën për një klasifikim D1.

8. Në rastin e organizatave të mirëmbajtjes të licencuaranë përputhje me Shtojcën II (Pjesa-145), kategoria e klasifikimeve të klasit A janë të nën ndara në mirëmbajtje “Bbazë” ose “Linjë”. Një organizatë e tillë mund të miratohet ose për mirëmbajtje bazë ose në linjë, ose për të dyja. Duhet theksuar se një “Linjë” e lokalizuar në mjediset kryesore kërkon një miratim mirëmbajtje në “Linjë”.

9. Seksioni kufizimeve ka si synim t'i japi autoritetit kompetent fleksibilitetin të përshtatë licencimin për çdo organizatë të veçantë. Klasifikimet duhet të përmenden vetëm në miratim vetëm kur janë kufizuar në mënyrë të përshtatshme. Tabela referuar në pikën 13 specifikon llojet e kufizimeve të mundshme. Ndërsa mirëmbajtja është e listuar në fund në secilin klasifikim të klasave është e pranueshme të theksohet se detyrat e mirëmbajtjes sesa lloji i avionit dhe motorit ose prodhuesi, nëse kjo është më e përshtatshme për organizatën (një shembull mund të jenë sistemet instaluese të avionëve dhe mirëmbajtja e lidhur me të). Përmendja e tyre në seksionin e kufizimeve tregon se organizata e mirëmbajtjes është e miratuar për të kryer punime mirëmbajtje deri në këtë pikë duke përfshirë këtë detyrë/lloj të veçantë.

10. Kur një referencë është bërë për seritë, llojin, dhe grupin në seksionin e kufizimeve të klasit A dhe B, seria nënkupton një lloj specifik serie siç janë Airbus 300 ose 310 ose 319 ose seritë Boeing 737-300 ose seritë RB211-524 ose Cessna 150 ose Cessna 172 ose seritë BeKEh 55 ose seritë continental O-200 etj; lloj do të thotë një model specifik siç është lloji Airbus 310-240 ose lloji RB 211-524 B4 ose lloji Cessna 172RG; çdo numër serie i secilit lloj mund të cilësohet; grup do të thotë prsh avioni me motor me një piston Cessna ose motorët me piston jo-të mbingarkuar si Lycoming etj.

11. Kur një listë e gjatë mundësish është përdorur e cila mund të jetë subjekt i ndryshimeve të shpeshta, atëherë të tilla ndryshime mund të jenë në përputhje procedurën e miratimit indirekt referuar në pikën M.A.604(c) dhe M.B.606(c) ose 145.A.70(c) dhe 145.B.40, kur është e aplikueshme.

12. Një organizatë mirëmbajtëse e cila punëson vetëm një person, për të dyja planet dhe kryen të gjithë mirëmbajtjen mund të mbaj vetëm një qëllim të kufizuar të klasifikimit të miratimit. Maksimumi i kufizimeve të lejueshme është:

KLASI	KLASIFIKIMI	KUFIZIMI
KLASI AVIONIT	KLASIFIKIMI AVIONËVE A2 5 700 KG DHE POSHTË	MOTOR ME PISTON 5 700 KG E POSHTË
KLASI AVIONIT	KLASIFIKIMI HELIKOPTERVE A3	MOTOR ME NJË PISTON 3 175 KG E POSHTË
KLASI AVIONIT	KLASIFIKIMI AVIONËVE A4 PËRVEÇ A1, A2 DHE A3	PA KUFIZIM
KLASI MOTORIT KLASIFIKIMI KOMPONENTËVE PËRVEÇ MOTORËVE TE PLOTE C1 NE C2 OSE APU	KLASIFIKIMI PISTONIT B2	MË PAK SE 450 HP SIPAS LISTËS SË MUNDËSIVE
KLASI SPEKJALIZUAR	D1 NDT	METODA(T) NDT PËR TU SPECIFIKUAR.

Duhet të theksohet se një organizatë e tillë mund të kufizohet më tej nga autoriteti kompetent për sa i përket miratimit në varësi të kapaciteteve të asaj organizate.

13. *Tabela*

KLASI	KLASIFIKIMI	KUFIZIMET	BAZË	LINJË
AVIONI	Avionët A1 nën 5 700 kg	[klasifikimi i rezervohet organizatës mirëmbajtëse të miratuar në për- puthje me Shtojcën II (Pjesa-145)] [duhet të theksoj prodhuesin e avionit ose grupin ose serinë, e llojin, si dhe detyrat e mirëmbajtjes] <i>Shembull: Seritë e Airbus A320</i>	[PO/JO]*	[PO/JO]*
	Aeroplanët A2 5 700 kg e poshtë	[duhet të theksoj prodhuesin e avionit ose grupin, serinë, dhe detyrat e mir- ëmbajtjes. Shembull: <i>DHC-6 Twin Series Otter</i>	[PO/JO]*	[PO/JO]*

KLASI

	KLASIFIKIMI	KUFIZIMET	BAZË	LINJË
MOTORËT	Helikopterët A3	[Duhet të theksoj prodhuesin e helikopterit grupin, serinë, llojin dhe detyrat e mirëmbajtjes] <i>Shembull: Robinson R44</i>	[PO//JO]*	[PO//JO]*
	Avionë A4 Përveç A1, A2 dhe A3	[Duhet të theksoj serinë, llojin dhe detyrat e mirëmbajtjes.]	[PO//JO]*	[PO//JO]*
KOMPONENTË TË TIERË NGA MOTORË TË PLOTË OSE APUs	B1 Turbinë	[Duhet të theksoj serinë e motorit, llojin dhe detyrat e mirëmbajtjes] <i>Shembull: PT6A Series</i>		
	B2 Piston	[Duhet të theksoj prodhuesin e motorit, grupin, ose serinë, ose llojin dhe detyrat e mirëmbajtjes]		
	B3 APU	[Duhet të theksoj prodhuesin e motorit, ose serinë, ose llojin dhe detyrat e mirëmbajtjes]		
	C1 Ajër i Kondicio& Pres	[Duhet të theksoj llojin e avionit ose prodhuesin, prodhuesin e komponentit ose të komponentit të veçantë ose t'i referohet një listë mundësish në parashtrimet ose detyrave të mirëmbajtjes] <i>Example: PT6A Kontroll karburanti</i>		
	C2 Auto Fluturim			
	C3 Com dhe Nav			
	C4 Dyerit — Kapakët			
	C5 Fugja Elektrike & Dritat			
	C6 Pajisjet			
	C7 Motorët — APU			
	C8 Kontrolli fluturim			
	C9 Karburanti			
	C10 Helikat e Helikopterit			
	C11 Helikopter — Trans			
	C12 Fugja Hidraulike			
	C13 Sistem regjues - regjistruës			
	C14 Marshi Uljes			
	C15 Oksigjen			
	C16 Helikat			
	C17 Pneumatik & Vakum			
	C18 Mbrojtje akull/shi/zjarr			
	C19 Dritaret			
	C20 Strukturale			
	C21 Shkarkimi ujit			
	C22 Rrjetë Forces Shtytëse			
SHERBIMET E SPECIALIZUARA	D1 Testi Jo Shkatërrues	[Duhet të theksoj metodën(at) e veçantë NDI]		

Republika e Shqiperise

CERTIFIKATA E MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË MIRËMBAJTJES

Referenca; [Kodi I Shtetit

Në zbatim të Udhezimit të Ministrisë Nr.3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" që implementon rregulloren (KE) Nr 216/2008 të Parlamentit Europian dhe Këshillit të Europës dhe të Urdhrit të Ministrisë Nr.____, datë _____. Per miratimin e rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatës dhe personelit të përfshirë në këto detyra, që implementon Rregulloren e Komisionit (KE) Nr 2042/2003 për kohën që është në fuqi dhe që i nënshtrohet kushteve të specifikuar më poshtë, Autoriteti i Aviacionit Civil certifikon këtu:

[EMRI DHE ADRESA E KOMPANISË]

si një organizatë mirëmbajtje në përputhje me Seksionin A, Nënpjesën F e Shtojcës I (Pjesa-M) e Rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatës dhe personelit të përfshirë në këto detyra, të mirëmbajtjes së produkteve, pjesëve, pajisjeve të listuara tabelën miratuese bashkëngjitur dhe të lëshojë certifikatat përkatëse të lëshimit për shërbim duke përdorur referencat e mësipërme.

KUSHTET:

1. Ky licencim është i kufizuar nga ai i specifikuar në seksionin e qëllimit të punës së manualit të organizatës së mirëmbajtjes të licencuar siç referohet në Seksionin A të Nënpjesës F të Shtojcës I (Pjesa-M), dhe
2. Ky licencim kërkon përputhshmëri me procedurat e specifikuar në manualin e organizatës së mirëmbajtjes të licencuar dhe
3. Ky licencim është i vlefshëm ndërsa organizata e mirëmbajtjes e licencuar vazhdon të jetë në përputhje me Aneksin I (Pjesa-M) e Rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizimit dhe personelit të përfshirë në këto detyra.
4. Në varësi të përputhshmërisë me kushtet e mëparshme, ky licencim duhet të jetë i vlefshëm për një periudhë pa afat por vetëm nëse licencimi ka qenë më parë i dorëzuar, i tejkaluar, pushuar, ose anuluar.

Data e lëshimit të origjinalit:

.....

Data e këtij rishikimi:

.....

Nr Rishikimit:

.....

Firmosur:

.....

Për autoritetin kompetent: Autoriteti i Aviacionit Civil

SKEDA E LICENCIMIT TË ORGANIZATËS SË MIRËMBAJTJES

Referenca:

Organizata: [EMRI KOMPANISË DHE ADRESA]

KLASI	KLASIFIKIMI	KUFIZIMI
AVIONI (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
MOTORËT (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
KOMPONENTË TË TJERË PËRVEÇ MOTORËVE TË PLOTË OSE APU-ve (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
SHËRBIME TË SPECIALIZUARA (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)

Ky licencim është i kufizuar ndaj produkteve, pjesëve, dhe pajisjeve dhe aktiviteteve të specifikuara në seksionin e qëllimit të punës së manualit të organizatës së mirëmbajtjes së licencuar.

Referenca e manualit të organizatës së mirëmbajtjes:

.....
Data e lëshimit të origjinalit:

.....
Data e miratimit të rishikimit të fundit: Nr rishikimit:

.....
Firmosur:

.....
Për autoritetin kompetent: Autoriteti i Aviacionit Civil

(Apendiksi VI)

**Licencimi i Organizatës së Mirëmbajtjes për Vazhdueshmerine e Vlefshmërisë Ajrore
Referuar ne Shtojcën I (Pjsa-M)
Nënpjesa G**

**CERTIFIKATA E LICENCIMIT TË ORGANIZATËS SË MENAXHIMIT TË VAZHDUESHMERISE
SË VLEFSHMËRISË AJRORE**

Referenca: [KODI SHTETIT ANËTAR(*)]. Mg.XXXX (ref. AOC XX.XXXX)

Në zbatim të Në zbatim të Udhëzimit të Ministrit Nr.3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" që implementon rregulloresn (KE) Nr 216/2008 të Parlamentit Europian dhe Këshillit të Europës dhe të Urdherit të Ministrit Nr____, date _____ Per miratimin e rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra, që implementon Rregulloren e Komisionit (KE) Nr 2042/2003 për kohën që është në fuqi dhe që i nënshtrohet kushteve të specifikuar më poshtë,
AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL certifikon:

[EMRI KOMPANISË DHE ADRESA]

SI NJË ORGANIZATË E MENAXHIMIT TË RUAJTJES SË VLEFSHMËRISË AJRORE NË PËRPUTHJE ME Seksionin A, Nën pjesa G e Shtojcës I (Pjesa-M) e Rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra, e licencuar për të menaxhuar ruajtjen e vlefshmërisë ajrore të avionit të listuar në skedën e Licencimit bashkangjitur dhe, kur kërkohet, të lëshoj rekomandime dhe certifikata e rishikimit të vlefshmërisë ajrore mbas një rishikimi të vlefshmërisë ajrore ashtu siç specifikohet në pikën M.A. 710 të Shtojcës I (Pjesa-M) dhe, kur kërkohet, të lëshoj lejet e fluturimit ashtu siç specifikohet në pikën M.A. 711 (c) të Shtojcës I (Pjesa-M) e së njëjtës rregullore.

KUSHTET

1. Ky licencim është i kufizuar ndaj atij të specifikuar në qëllimin e seksionit të miratimit të parashtrimit të miratuar të menaxhimit të ruajtjes së vlefshmërisë ajrore referuar në Seksionin A, Nën pjesa G e Shtojcës I (Pjesa-M) e Rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra.
2. Ky licencim kërkon përputhshmëri me procedurat e specifikuar në Aneksin I (Pjesa-M) e Rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra parashtrimit e miratimit të menaxhimit të ruajtjes së vlefshmërisë ajrore.
3. Ky licencim është i vlefshëm ndërsa organizata e miratuar e menaxhimit të ruajtjes së vlefshmërisë ajrore vazhdon të jetë në përputhje me Aneksin I (Pjesa-M) e Rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra.
4. Kur një organizatë e menaxhimit të ruajtjes së vlefshmërisë ajrore kontraktin sipas Sistemit të Cilësisë së saj shërbimin e një ose disa organizatave, Ky licencim vazhdon të jetë i vlefshëm në varësi të përmbushjes së detyrimeve kontraktuale të aplikueshme nga organizata(t).
5. Në varësi të përputhshmërisë me kushtet 1 deri në 4 sa më sipër, Ky licencim duhet të jetë i vlefshëm për një periudhë të pakufizuar përveçse kur ky licencim ka qenë më parë i dorëzuar, tejkaluar, pushuar, ose anuluar.
6. Ky licencim nuk përbën autorizim për të operuar llojet e avionëve referuar në paragrafin 1. Autorizimi për të operuar avionin është Certifikata e Operatorit Ajror (AOC).
7. Përfundimi, pushimi, ose anulimi i AOC në mënyrë automatike e bën të pavlefshme miratimin ekzistues në lidhje me regjistrimet e avionit të specifikuar në AOC, përveçse kur theksohet në mënyrë të qartë nga autoriteti kompetent.
8. Në varësi të kushteve të mëparshme, Ky licencim duhet të jetë i vlefshëm për një periudhë të pakufizuar përveçse kur ky licencim ka qenë më parë i dorëzuar, tejkaluar, pushuar, ose anuluar.

Data e lëshimit të origjinalit:

Firmosur:

Data e këtij rishikimi: Nr rishikimit:

Për autoritetin kompetent: Autoriteti i Aviacionit Civil

Faqja....nga....

SKEDA E LICENCIMIT TË ORGANIZATËS SË MIRËMBAJTJES SË RUAJTJES SË VLEFSHMËRISË AJRORE

Referenca:

Organizata; [EMRI KOMPANISË DHE ADRESA]

Lloji/seria/grupi avionit	Rishikimi autorizuar i vlefshmërisë ajrore	Lejet e fluturimit të autorizuar	Organizata(t) që punojnë sipas sistemi të cilësisë
	[PO/JO] (***)	[PO/JO] (***)	
	[PO/JO] (***)	[PO/JO] (***)	
	[PO/JO] (***)	[PO/JO] (***)	
	[PO/JO] (***)	[PO/JO] (***)	

Kjo skedë miratimi është e kufizuar ndaj asaj të specifikuar në qëllimin e miratimit të përmbajtur në seksionin e Parashtrimit të Menaxhimit të ruajtjes së Vlefshmërisë

Ajrore.....

Referenca e Parashtrimit të Menaxhimit të ruajtjes së Vlefshmërisë Ajrore

.....

Data e lëshimit të origjinalit:

.....

Firmosur:

.....

Data e rishikimit të fundit: Nr rishikimit:

Për autoritetin kompetent: [AUTORITETI KOMPETENT I SHTETIT ANËTAR (*)]

Shtojca VII (Apendiks VII)

Detyrat e ndërlikuara të mirëmbajtjes

Teksti i mëposhtëm përcakton detyrat e ndërlikuara të mirëmbajtjes sipas M.A. 801 germa b, pika 2.

1. Modifikimi, riparimi ose zëvendësimi me anë të perçinimit, lidhjes, petëzimit ose saldimit të ndonjë prej pjesëve të futjes së ajrit:

- (a) një binar në formë kutie
- (b) një tra krah ose fije teli
- (c) një direk
- (d) një fllanxhë direku
- (e) një lidhje binarësh
- (f) membranën e një trau
- (g) a keel or chine member of a flying boat hull or a float
- (h) një fletë e valëzuar në një krah ose sipërfaqen e bishtit
- (i) një brinjë kryesore të krahut
- (j) mbajtësen tërthore të krahut ose bishtit
- (k) bazamentin e motori
- (l) trupi ose formën e avionit
- (m) një pjesë të përforcimeve të anës, horizontale ose në majë
- (n) një mbështetëse ose mbajtëse të sediles
- (o) një zëvendësim të shinës së sediles
- (p) një kapëse të gomave të uljes
- (q) një bosht
- (r) një gomë dhe
- (s) një rrëshqitëse, duke përjashtuar zëvendësimin e shtresës me fërkim të ulët.

2. Modifikimi ose riparimi i njëres nga pjesët në vijim:

- (a) veshjes së avionit, ose veshjen e pluskimit të avionit, nëse puna ka nevojë për një mbështetje, vegla të vogla ose instalime;
- (b) veshja e avionit është subjekt ngarkesash me trysni, nëse dëmi në veshje arrin më shumë se 15 cm (6 inç) në çdo drejtim;
- (c) një pjesë që mban ngarkesë të sistemit të kontrollit, e cila përfshin: një kolonë kontrolli, pedal, aks, lartësimatës, manivelë, gypin përdredhës, borinë e kontrollit dhe mbajtëset e farkëtuara ose të derdhura, por duke përjashtuar:
 - (i) përkuljen e një lidhje riparimi ose përshtatje kablli dhe
 - (ii) zëvendësimin e një tubi shtytje-tërheqje i bashkëngjitur me perçinim dhe
- (d) çdo strukturë tjetër, jo të listuar (1), të cilën prodhuesi e ka identifikuar si strukturë parësore në manualin e tij të mirëmbajtjes, në manualin e riparimit të strukturave ose në udhëzimet për vazhdimin e vlefshmërisë ajrore.

Mirëmbajtja e kufizuar nga piloti/pronari

Teksti i mëposhtëm përcakton punimet e mirëmbajtjes, të cilat mund të kryhen nga piloti bazuar në M.A.803 duke pasur parasysh që nuk parashikon detyra të ndërlikuara mirëmbajtjeje dhe kryhet në përputhje me M.A.402:

1. heqje, vendosje gomash
2. zëvendësimi i rripave elastikë zbutës goditjesh në gomat e uljes
3. shërbimi i gomave të uljes duke shtuar vaj, ajër ose të dyja.
4. shërbimi i kushinetave të gomave të uljes, si pastrim dhe grasatim.
5. zëvendësimi i lidhjeve të sigurisë me defekt.
6. lubrifikimi që nuk kërkon çmontim përveç heqjes së kapakëve.
7. lidhje të thjeshta që nuk kërkojnë ngjitje trarësh, heqjen e pjesëve të strukturës ose sipërfaqeve kontrolluese. Në rastin e balonave, lidhjet e thjeshta (siç përcaktohet në dhe në përputhje me udhëzimet e prodhuesit të ballonëve) që nuk kërkojnë riparime të mëdha ose zëvendësime.
8. rimbushjen e lëngjeve hidraulike në rezervuarin hidraulik.
9. Riparimi i veshjes dekorative të trupit të avionit, koshave të balonave, sipërfaqet e krahëve (duke përjashtuar sipërfaqet e kontrollit të balancimit), maskimeve, kapuçave, gomave të e uljes, kabinës, ose interierit të kabinës kur nuk kërkohet heqje ose çmontim i ndonjë strukturë parësore ose sistemi operativ.
10. Aplikimi i materialeve mbrojtëse mbi përbërës ku nuk përfshihet çmontim i ndonjë strukture parësore ose sistemi operativ dhe ku kjo veshje nuk është e ndaluar ose nuk është në kundërshtim me udhëzimet e mira.
11. Riparimi i veshjes me susta dhe riparimi i dekorimeve për kabinën, interierin e kabinës, ose interierin e koshit të kabinës kur riparimi nuk kërkon çmontim të ndonjë strukture parësore ose me sistemin operativ ose të prekë strukturën parësore të avionit.
12. Riparime të thjeshta të veshjeve, kapakëve dhe mbulesave, që nuk janë pjesë e strukturës, kapuçave, ngjitje të vogla dhe përforcime, por pa shkaktuar ndryshime të konturit, të cilat ndikojnë në fërkimin me rrymat e ajrit.
13. zëvendësimi i dritareve anësore kur kjo punë nuk ndikon në strukturë ose në sistemin e operimit si kontrollet, pajisjet elektrike, etj.

14. zëvendësimi i rripave të sigurimit
15. zëvendësimi i sediljeve ose pjesëve të sediljes me pjesë zëvendësuese të miratuara për avionin, pa përfshirë çmontimin e ndonjë strukture parësore ose sistemi operative
16. ekspertimi dhe riparimi i qarqeve të prishura në ndriçimin e uljes
17. zëvendësimi i lampave, reflektorëve dhe lenteve të pozicionit dhe ndriçimit të uljes
18. zëvendësimi i rrotave dhe rrëshqitëseve ku nuk përfshihet peshë ose balancim
19. zëvendësimi i kapuçave që nuk kërkojnë heqje të helikave ose shkëputje të kontrolleve të fluturimit
20. zëvendësimi ose pastrimi i fishave dhe pastrimi i vendeve të prizave
21. zëvendësimi i lidhjeve kabllore përveç lidhjeve hidraulike
22. zëvendësimi i lidhjeve të parafabrikuara të karburantit
23. pastrimi ose zëvendësimi i sitave të vajit ose i elementeve të filtrit
24. zëvendësimi dhe shërbimi i baterive
25. pastrimi i karburantit të ballonit dhe tubave kryesorë në përputhje me udhëzimet e prodhuesit të ballonit.
26. zëvendësimi ose rregullimi i kapëseve të thjeshta standarde defektoze gjatë veprimeve
27. zëvendësimi i koshave të ballonit dhe djegësit kur koshi ose djegësi janë të përcaktuar si të zëvendësueshëm në të dhënat e certifikatës së llojit të ballonit dhe koshat e djegësit janë specifikisht të projektuar për heqje dhe montim të shpejtë.
28. instalimi i pajisjeve kundër furnizimit të gabuar për të ulur diametrin e hapjes së serbatorit nëse pajisja është bërë pjesë e certifikatës së llojit të avionit nga prodhuesi i avionit, nëse prodhuesit i avionit ka dhënë udhëzime për instalimin e pajisjes specifike dhe instalimi nuk përfshin çmontim të hapjes ekzistuese të serbatorit.
29. Heqjen, kontrollin dhe zëvendësimin e qarqeve magnetike zbuluese.
30. heqja dhe zëvendësimi i instrumenteve të përparmë të navigimit të montuar në panel dhe i pajisjeve komunikuese që përdorin lidhje të montuara në kuti që lidhin njësinë kur njësia është e instaluar në panelin e instrumenteve, (duke përjashtuar sistemet e

kontrollit të fluturimit automatik, transponderave dhe pajisjeve matëse të distancave me frekuencë të ulët (DME)). Njësia e miratuar duhet të jetë e projektuar për tu hequr dhe zëvendësuar shpesh, pa qenë nevoja e pajisjeve testuese të specializuara dhe duhet të sigurohen udhëzimet përkatëse. Përpara përdorimit të menduar të njësisë, duhet t'i kryhet një kontroll pune.

31. rifreskimi i data bazave lundruese të instrumenteve të montuara në panelin e Kontrollit të Trafikut Ajror (ATC), (duke përjashtuar sistemet e kontrollit të fluturimit automatik, transponderave dhe pajisjeve të matjes së distancave me frekuencë të ulët (DME) kur nuk nevojitet çmontim i njësisë dhe janë siguruar udhëzimet përkatëse. Përpara përdorimit të njësisë, duhet t'i kryhet një kontroll pune.
32. zëvendësimi i sipërfaqeve dhe kontrolleve të krahëve dhe bishtit, bashkëngjitjet e të cilave janë projektuar për montim menjëherë para çdo fluturimi dhe çmontim pas çdo fluturimi
33. zëvendësimi i helikave të motorëve kryesorë që janë projektuar për heqje dhe nuk nevojiten pajisjet e specializuara

ANEKSI 2

(PJESA 145)

PËRMBAJTJA

145.1 Të përgjithshme

SEKSIONI A — KËRKESA TEKNIKE

145.A.10 Fusha e veprimit

145.A.15 Zbatimi

145.A.20 Termat e miratimit

145.A.25 Kërkesat për Lehtësitë

145.A.30 Kërkesat e Personelit

145.A.35 Staf i certifikuar dhe stafi mbështetës

145.A.40 Pajisjet, mjetet dhe materiali

145.A.42 Pranimi i komponentëve

145.A.45 Të dhënat e mirëmbajtjes

145.A.47 Plani i prodhimit

145.A.50 Certifikimi i mirëmbajtjes

145.A.55 Raportet e mirëmbajtjes

145.A.60 Raportimi i dukurive

145.A.65 Politika e sigurisë dhe cilësisë, procedurat e mirëmbajtjes dhe sistemi i cilësisë

145.A.70 Përshkrimi i organizatës së mirëmbajtjes

145.A.75 Privilegjet e organizatës

145.A.80 Kufizimet ndaj organizatës

145.A.85 Ndryshimet për organizatën

145.A.90 Vlefshmëria e vazhdueshme

145.A.95 Konkluzionet

SEKSIONI B — PROCEDURAT PËR AUTORITETET KOMPETENTE

145.B.1 Gama

145.B.10	Autoriteti kompetent
145.B.15	Organizatat e vendosura në disa Shtete Anëtare
145.B.20	Miratimi fillestar
145.B.25	Dhënia e miratimit
145.B.30	Vazhdimi i miratimit
145.B.35	Ndryshimet
145.B.40	Ndryshimet e Përshkrimit të Organizatës së Mirëmbajtjes
145.B.45	Revokimi, pezullimi dhe kufizimi i miratimit
145.B.50	Konkluzionet
145.B.55	Mbajtja e dokumentacionit
145.B.60	Përrjashtimet

Shtojca I — Certifikata e Autorizuar e Lejimit të hyrjes në shërbim Forma. 1 sipas EASAs

Shtojca II — Sistemi i Kategorizimit dhe Klasifikimit i përdorur për Licencimin e Organizatave të Mirëmbajtjes, referuar në Aneksin I (Pjesa-M), Nën pjesa F dhe në Aneksin II (Pjesa-145)

Shtojca III — Licencimi i Organizatave të Mirëmbajtjes referuar në Aneksin II (Pjesa-145)

Shtojca IV — Kushtet për përdorimin e personelit që nuk është kualifikuar në përputhje me Aneksin III (Pjesa-66), referuar në pikat 145.A.30(j) 1 dhe 2’;

145.1 Të përgjithshme

Për qëllimet e kësaj pjese, autoriteti kompetent do të jetë:

1. për shoqëritë që i kanë selitë e tyre në RSH, Autoriteti i Aviacionit Civil
2. për shoqëritë që i kanë selitë e tyre qendrore në një shtet anëtar, autoriteti do të jetë ai i vendosur nga shteti anëtar dhe
3. Për shoqëritë që i kanë selitë qendrore në një vend të tretë, Agjencia.

‘SEKSIONI A KËRKESAT TEKNIKE’

145.A.10 Qëllimi

Ky seksion përcakton kriteret që duhen plotësuar nga një organizatë për t’u kualifikuar për lëshimin ose vazhdimin e miratimit të mirëmbajtjes së një avioni ose komponentëve.

‘145.A.15 Aplikimi

Një aplikim për lëshimin ose ndryshimin e miratimit duhet kryer të autoriteti kompetent në një forëm dhe mënyrë të përcaktuar nga ky autoritet.’;

‘145.A.20 Termat e Miratimit

Organizata duhet të specifikoj qëllimin e punës në shqyrtim që cakton licencimin në parashtrimin e saj (Apendiksi IV i Shtojcës I (Pjesa-M) përmban një tabelë me të gjitha klasat dhe klasifikimet).’;

145.A.25 Kërkesat për ambientet

Shoqëria duhet të garantojë se:

(a) Ambientet duhet të jenë të përshtatshme për të kryer punën e parashikuar, duke siguruar në veçanti, mbrojtjen nga elementët e motit. Duhet të ketë kualifikime të specializuara, ndërsa rreshtat duhet të jenë të ndarë sipas rregullave, që të sigurohet se mjedisi dhe zona e punës të jenë të mbrojtura nga kontaminimi.

1. për mirëmbajtjen e avionëve, duhet që të ketë hangar të disponueshëm dhe të përmasave të kërkuara për të akomoduar avionët.

2. Për mirëmbajtjen e komponentëve, duhet të ketë reparte të posaçme të përmasave të përshtatshme për të akomoduar komponentët që duhen mirëmbajtur.

(b) Duhet bërë mobilimi i zyrave për të menaxhuar punën e planifikuar të referuar në paragrafin (a), si dhe duhet të certifikohet stafi për të garantuar vazhdimësi në punën me detyrat e ngarkuara, në mënyrën më të mirë të mundshme për arritjen e standardeve të kërkuara për mirëmbajtjen.

(c) Ambienti i punës ku përfshihen hangarët e avionëve, repartet e komponentëve si dhe mobilimi i zyrave, duhet të jetë ai i duhuri për detyrat që do të kryhen, dhe në mënyrë të veçantë duhet të përmbushen kërkesat speciale. Përveç rasteve të veçanta të diktuar nga ambienti, ambientet e punës duhet të jenë të tilla që efektiviteti i personelit të mos preket:

1. Temperaturat duhet të mbahen në nivelin e duhur që personeli të kryejë sa më mirë detyrat e tij.

2. Pluhuri dhe kontaminimet e tjera nga ajri duhet të mbahen në minimum dhe nuk duhet

‘SEKSIONI A KËRKESAT TEKNIKE’

145.A.10 Qëllimi

Ky seksion përcakton kriteret që duhen plotësuar nga një organizatë për t’u kualifikuar për lëshimin ose vazhdimin e miratimit të mirëmbajtjes së një avioni ose komponentëve.

‘145.A.15 Aplikimi

Një aplikim për lëshimin ose ndryshimin e miratimit duhet kryer të autoriteti kompetent në një forëm dhe mënyrë të përcaktuar nga ky autoritet.’;

‘145.A.20 Termat e Miratimit

Organizata duhet të specifikoj qëllimin e punës në shqyrtim që cakton licencimin në parashtrimin e saj (Apendiksi IV i Shtojcës I (Pjesa-M) përmban një tabelë me të gjitha klasat dhe klasifikimet).’;

145.A.25 Kërkesat për ambientet

Shoqëria duhet të garantojë se:

(a) Ambientet duhet të jenë të përshtatshme për të kryer punën e parashikuar, duke siguruar në veçanti, mbrojtjen nga elementët e motit. Duhet të ketë kualifikime të specializuara, ndërsa rreshtat duhet të jenë të ndarë sipas rregullave, që të sigurohet se mjedisi dhe zona e punës të jenë të mbrojtura nga kontaminimi.

1. për mirëmbajtjen e avionëve, duhet që të ketë hangar të disponueshëm dhe të përmasave të kërkuara për të akomoduar avionët.

2. Për mirëmbajtjen e komponentëve, duhet të ketë reparte të posaçme të përmasave të përshtatshme për të akomoduar komponentët që duhen mirëmbajtur.

(b) Duhet bërë mobilimi i zyrave për të menaxhuar punën e planifikuar të referuar në paragrafin (a), si dhe duhet të certifikohet stafi për të garantuar vazhdimësi në punën me detyrat e ngarkuara, në mënyrën më të mirë të mundshme për arritjen e standardeve të kërkuara për mirëmbajtjen.

(c) Ambienti i punës ku përfshihen hangarët e avionëve, repartet e komponentëve si dhe mobilimi i zyrave, duhet të jetë ai i duhuri për detyrat që do të kryhen, dhe në mënyrë të veçantë duhet të përmbushen kërkesat speciale. Përveç rasteve të veçanta të diktuar nga ambienti, ambientet e punës duhet të jenë të tilla që efektiviteti i personelit të mos preket:

1. Temperaturat duhet të mbahen në nivelin e duhur që personeli të kryejë sa më mirë detyrat e tij.

2. Pluhuri dhe kontaminimet e tjera nga ajri duhet të mbahen në minimum dhe nuk duhet

të mbulojnë sipërfaqen e avionit/komponentit. Aty ku pluhuri/ose kontaminime të tjera gjenden në sipërfaqen e një komponenti apo avioni, atëherë ato duhen izoluar deri në rikthimin në gjendje të pranueshme.

3. Ndriçimi duhet të jetë deri në atë nivel sa inspektimi dhe puna e mirëmbajtjes të kryhen në mënyrë efektive.

4. Zhurmat nuk duhen ta çorientojnë personelin gjatë kryerjes së detyrave të inspektimit. Në rastet kur zhurma nuk mund të ndalohej, personeli që kryen inspektimin duhet të pajisjet me mjetet e duhura për ndalimin e zhurmave të tepërta, në mënyrë që të vazhdojë detyrat e tij.

5. Aty ku një detyrë e veçantë mirëmbajtje kërkon aplikimin e kushteve të veçanta mjedisore, të ndryshme nga ato që janë në ambient, këto kushte duhen të mbahen nën kujdes. Kushtet specifike shënohen në të dhënat e mirëmbajtjes.

6. Ambienti i punës për mirëmbajtjen e linjës, duhet të jetë i tillë që edhe proceset specifike të mirëmbajtjes ose detyrat e inspektimit të kryhen pa u penguar. Kështu që, atëherë kur ambienti i punës arrin deri në nivelin e papranueshëm për sa i përket temperaturës, lagështisë, breshrit, dëborës, ngricës, erës, dritës, pluhurit/ose kontaminimeve të tjera nga ajri mirëmbajtja specifike ose detyrat e inspektimit duhet të pezullohen, deri në ri-vendosjen e kushteve të pranueshme.

(d) Duhet të sigurohen ambiente të sigurta për magazinimin e komponentëve, pajisjeve, veglave dhe materialeve. Kushtet e magazinimit sigurojnë ndarjen e komponentëve dhe materialeve që mbahen për shërbim, nga komponentët, materialet, pajisjet dhe veglat jashtë shërbimit. Kushtet e magazinimit duhet të jenë në përputhje me instruksionet e prodhuesit, për të parandaluar dëmtimin dhe amortizimin e materialeve të magazinuara. Hyrja në ambientet e magazinimit duhet t'i lejohej vetëm personelit të autorizuar.

145.A.30 Kërkesat për personelin

(a) Shoqëria duhet të emërojë një menaxher përgjegjës, i cili ka autoritet të dhënë nga korporata që të sigurojë se e gjithë mirëmbajtja e kërkuar nga klienti, mund të financohet dhe të performohet brenda standardeve të kërkuara nga kjo pjesë.

1. Të sigurojë të gjitha burimet e nevojshme për mirëmbajtjen e kërkuar sipas Pikës 145.A.65 germa b për të marrë licencën e organizatës.

2. Të vendosë dhe promovojë politika specifike për sigurinë dhe cilësinë të specifikuar në pikën 145.A.65 germa a.

3. Të demonstrojë një kuptim bazë të kësaj pjese.

(b) Shoqëria duhet të emërojë një person ose grup personash, të cilët duhet të sigurojnë se organizimi përputhet me këtë pjesë. Këta persona duhet të raportojnë tek menaxheri përgjegjës.

1. Personi ose personat e emëruar duhet të përfaqësojnë strukturën menaxhuese të mirëmbajtjes të organizatës, dhe duhet të jenë përgjegjës për të gjitha funksionet e specifikuar në këtë pjesë.

2. Personi ose personat e emëruar duhet të identifikohen dhe kredencialet duhet t'iu jepen sipas rregullave të vendosura nga autoriteti kompetent.

3. Personi ose personat e emëruar duhet të jenë në gjendje të demonstrojnë njohuritë e duhura dhe eksperiencën e nevojshme lidhur me mirëmbajtjen e avionit ose komponentëve, si dhe të ketë njohuri pune ashtu siç kërkohen nga kjo pjesë.

4. Procedurat duhet të jenë të qarta se kush do të zëvendësojë një person në rast se ai mungon për një periudhë të gjatë.

(c) Menaxheri përgjegjës sipas paragrafit (a) duhet të emërojë një person përgjegjës për monitorimin e sistemit të cilësisë, së bashku me sistemin e të dhënave që lidhen me të, ashtu siç kërkohet nga pjesa 145.A.65 (c). Personi i emëruar duhet të ketë komunikim të drejtpërdrejtë me menaxherin përgjegjës, që të sigurojë se menaxheri përgjegjës do të njohet ashtu siç duhet për sa i përket çështjeve të cilësisë dhe të përputhshmërisë.

(d) Shoqëria duhet të ketë një kalendar (plan kohor) për mirëmbajtjen, nga i cili të bëhet i qarta se organizata disponon personelin e mjaftueshëm për të planifikuar, zbatuar, mbikëqyrur, kontrolluar dhe për të siguruar cilësinë në përputhje me lejen e miratuar. Për më tepër, shoqëria duhet të ketë një procedurë për të rivlerësuar punën e cila është planifikuar për tu kryer, kur stafi aktual është më i pakët se ai i planifikuar, për çdo lloj pune, turni ose periode.

(e) Shoqëria duhet të vendosë dhe të kontrollojë kompetencat e personelit të përfshirë në mirëmbajtje, menaxhim dhe/ose kontrollin e cilësisë, në përputhje me një procedurë dhe standard të rënë dakord nga autoriteti kompetent. Përveç ekspertizës së nevojshme të lidhur me funksionin e detyrës, kompetenca duhet të përfshijë një kuptim të çështjeve të faktorit njerëzor dhe performancës njerëzore, dhe duhet t'i japë atij personi funksioni e duhur në atë organizatë.

“Faktori Njerëzor”, nënkupton parimet të cilat aplikohen tek dizajni, Certifikimi, trajnimi, operacionet dhe mirëmbajtja aeronautike dhe e cila kërkon komunikim të sigurt ndërmjet komponentëve njerëzorë dhe komponentëve të tjerë, duke konsideruar në mënyrë të veçantë faktorin njerëzor. “Performanca njerëzore” nënkupton aftësitë dhe kufizimet njerëzore të cilat kanë ndikojnë në cilësinë dhe efikasitetin e operacioneve aeronautike.

Shoqëria duhet të sigurojë se personeli i angazhuar dhe/ose që kontrollon një test jo shkatërrues për aftësinë e fluturimit të strukturave dhe/ose të komponentëve të avionit, është i kualifikuar për këtë test sipas standardit europian ose një standardit ekuivalent të njohur nga Agjencia. Personeli që kryen çdo detyrë tjetër të specializuar, duhet të jetë i kualifikuar në përputhje me standardet e njohura zyrtarisht. Pavarësisht nga dispozitat e këtij paragrafi, personeli i specifikuar në paragrafët (g) dhe (h)(1) dhe (h)(2), kualifikuar në kategorinë B1 ose B3 në përputhje me Aneksin III (Pjesa-66), mund të performojë dhe/ose kontrollojë testin e ngjyrave.

“(g) Çdo organizatë e mirëmbajtjes së avionëve, përveç rastit kur parashikohet ndryshe në pikën (j), duhet që për mirëmbajtjen e linjës së avionit, të ketë personel aviacioni të certifikuar dhe të kualifikuar si të përshtatshëm në kategorinë B1, B2, B3, në përputhje me

Aneksin III (Pjesa-66) dhe pikën 145.A.35.

Përveç kësaj, një organizatë e tillë mund të përdorë gjithashtu personel të certifikuar dhe të trajnuar për të kryer detyrat në mënyrën e duhur dhe personel që gëzon privilegjet e përshkruara në pikat 66.A.20(a)(1) dhe 66.A.20(a)(3)(ii) dhe të kualifikuar në përputhje me Aneksin III (Pjesa-66) dhe pikën 145.A.35 për të kryer mirëmbajtjet e thjeshta të planifikuara të linjës dhe rregulluar defektet e thjeshta. Disponueshmëria e një personeli të tillë nuk do të zëvendësojë nevojën për stafin e certifikuar të kategorisë B1, B2, B3’;

(h) Çdo organizatë për mirëmbajtjen e avionëve, përjashtojë rastet kur thuhet ndryshe në paragrafin (j) duhet:

1. Në rastin e mirëmbajtjes së avionëve të mëdhenj, të ketë stafin e duhur të certifikuar si kategoria C në përputhje me pjesën-66 dhe pikën 145.A.35. Për më tepër, shoqëria duhet të ketë staf të kualifikuar në kategorinë B1, B2 si i përshtatshëm, në përputhje me Pjesën-66 dhe pikën 145.A.35, për të mbështetur stafin e certifikuar si kategori C

(i) Stafi mbështetës B1 dhe B2 duhet të sigurojë se të gjitha detyrat apo inspektimet e rëndësishme, të jenë kryer sipas standardit të kërkuar, përpara se stafi i certifikuar si kategori C të lëshojë certifikatën që avioni të hyjë në shërbim.

(ii) Shoqëria duhet të mbajë një regjistër të stafit mbështetës B1 dhe B2

(iii) Stafi i certifikuar me kategorinë C, duhet të sigurojë që përputhja me paragrafin (i) është arritur, dhe e gjithë puna e kërkuar nga klienti është përmbyllur gjatë procesit të punës. Gjithashtu ai duhet të vlerësojë pasojat e çdo pune që nuk është kryer, dhe ose të kërkojë përfundimin e saj ose të bjerë dakord me operatorin që ta shtyjë këtë punë gjatë një kontrolli të ardhshëm, apo në një periudhë tjetër kohore.

‘2. Për mirëmbajtjen bazë të avionit përveç avionëve të mëdhenj ekziston ose:

(i) Personel avioni i përshtatshëm i pajisur me certifikatë dhe i kualifikuar në kategorinë B1, B2, B3 në përputhje me Aneksin III (Pjesa-66) dhe pikën 145.A.35; ose

(ii) Personel avioni i përshtatshëm i pajisur me certifikatë dhe i kualifikuar në kategorinë C, por që ndihmohet nga stafi mbështetës sikurse specifikohet në pikën 145.A.35(a)(i).’;

(i) Stafi i cili certifikon komponentët duhet të jetë në përputhje me Pjesën-66.

(j) me anë të devijimit nga paragrafet (g) dhe (h) në lidhje me detyrimin nën +2

Aneksin III (Pjesa-66)'), shoqëria duhet të përdorë staf të certifikuar sipas dispozitave të mëposhtme:

1. Për shoqëritë ambientet e të cilave janë vendosur jashtë territorit të Komunitetit, stafi i certifikuar duhet të jetë i kualifikuar në përputhje me rregulloren kombëtare të aviacionit, në të cilin ambienti i organizatës është i regjistruar, subjekt i kushteve të specifikuara në shtojcën IV të kësaj pjese.

2. Për mirëmbajtjen e avionëve të linjës të kryera në stacionin e linjës të lokalizuar jashtë territorit të Komunitetit, stafi certifikues duhet të jetë i kualifikuar në përputhje me rregulloren kombëtare të aviacionit, në të cilin ambienti i organizatës është i regjistruar, subjekt i kushteve të specifikuara në shtojcën IV të kësaj pjese.

3. Për sa i përket direktivave para fluturimit, të cilat specifikojnë shprehimisht se ekuipazhi i fluturimit duhet të ketë një direktivë të tillë, shoqëria mund të lëshojë autorizim për certifikim të kufizuar për komanduesin e avionit dhe/ose inxhinierin e fluturimit, duke u bazuar tek licenca që ekuipazhi fluturues mban. Sidoqoftë, shoqëria duhet të sigurojë që të jetë bërë trajnimi i duhur që komanduesi apo inxhinieri i fluturimit të përmbushë kërkesat e direktivës brenda standardit të kërkuar.

4. Në rastet kur avioni operon jashtë një vendi, nga i cili ai ka mbështetje, shoqëria mund të lëshojë autorizim për certifikim të kufizuar për komanduesin e avionit dhe/ose inxhinierin e fluturimit, duke u bazuar tek licenca që ekuipazhi fluturues mban, subjekt që komanduesi ose inxhinieri i fluturimit të kenë marrë një trajnim të mjaftueshëm për përmbushjen e detyrave brenda standardeve të kërkuara. Dispozitat e këtij paragrafi do të jenë të detajuara gjatë procedurës së kërkesës për leje.

5. Gjatë rasteve të paparashikuara të radhitura më poshtë, atëherë kur avioni është i ulur në një vend tjetër jashtë bazës, ku nuk ka një staf certifikues, ashtu siç kërkohet, shoqëria mirëmbajtëse e kontraktuar, mund të lëshojë një autorizim certifikues një përdorimësh:

(i) për njërin nga punonjësit e saj, i cili mban një autorizim të të njëjtit tip për avionë të një teknologjie, konstruksioni dhe sistemesh të ngjashme ose

(ii) Për çdo person me një eksperiencë jo më pak se pesë vjet në mirëmbajtje dhe që posedon një certifikatë të vlefshme ICAO për mirëmbajtjen e avionëve, e cilësuar për tipin e avionit që kërkon certifikim, por duhet që të mos ketë asnjë organizatë të licencuar ashtu siç kërkohet nga kjo pjesë në atë vend, dhe shoqëria e kontraktuar merr dhe mban në dosje evidencë të eksperiencës si dhe licencën e atij personi.

Të gjitha këto raste duhet të raportohen tek autoriteti kompetent brenda shtatë ditëve nga lëshimi i një autorizimi certifikimi të tillë. Shoqëria e licencuar për mirëmbajtjen që lëshon autorizimin certifikues, të vlefshëm vetëm një herë, duhet të sigurojë që një mirëmbajtje e tillë e cila mund të prekë sigurinë e fluturimit të ri-kontrollohet.

145.A.35 Personeli i Certifikuar dhe personeli mbështetës“(a) Përveç kërkesave përkatëse të 145.A.30 (g) dhe (h), organizata duhet të sigurojë që personeli i certifikuar dhe personeli mbështetës të kenë njohuritë e duhura për avionin përkatës dhe / ose komponentët e tij për procedurat përkatëse të organizatës. Në rastin e personeli+ ”

realizohet përpara lëshimit ose rilëshimit të autorizimit të certifikimit.

"Personel mbështetës" do të thotë personeli që zotëron licencën e mirëmbajtjes së avionit Pjesa-66 në kategorinë B1, B2 dhe / ose B3 me klasifikimet e duhura të avionit, i cili punon në një mjedis të mirëmbajtjes bazë, ndërsa nuk ka domosdoshmërisht privilegjet e certifikatës.

(ii) "Avion përkatës / ose komponentë ", do të thotë ata avionë, ose komponentë të specifikuar në autorizim e veçantë të certifikimit.

(iii) "Autorizim i certifikimit" do të thotë autorizimi i lëshuar për stafin e certifikuar nga organizata dhe që specifikon faktin se ata mund të nënshkruajnë certifikatat e shërbimit të lirë brenda kufizimeve të përcaktuara në një autorizimi të tillë në emër të organizatës së licencuar ";

"(b) përjashtuar ato raste të shënuara në pikat 145.A.30 (j) dhe 66.A.20 (a) 3 (ii) organizata mund të lëshojë vetëm një autorizim certifikimi për personelin e certifikuar në lidhje me kategoritë, ose nënkategoritë themelore dhe klasifikimin e tipit të renditur në licencën e mirëmbajtjes së avionit, siç kërkohet nga Aneksi III (Pjesa-66), në varësi të Licencës që mbetet e vlefshme gjatë gjithë periudhës së vlefshmërisë së autorizimit dhe të personelit të certifikuar që mbetet në përputhje me Aneksin III (Pjesa-66). ";

'(c) Organizata siguron që i gjithë personeli i certifikuar dhe personeli mbështetës të angazhohen gjatë së paku 6 muajve të përvojës aktuale të mirëmbajtjes së avionit dhe të komponentëve të tij në çdo periudhë të njëpasnjëshme 2-vjeçare.

Për qëllimet e këtij paragrafi, "përfshirë në mirëmbajtjen aktuale përkatëse të avionit ose të komponentëve" do të thotë se personi ka punuar në një ambient të mirëmbajtjes së avionit ose të komponentëve dhe ose ka ushtruar privilegjet e autorizimit të certifikimit dhe /ose ka kryer në të vërtetë mirëmbajtjen e të paktën disa tipe avionësh, ose sistemeve të grupit të avionëve të specifikuar në autorizimin specifik të certifikimit ';

(d) Shoqëria duhet të sigurojë se i gjithë stafi certifikues dhe 'personeli ndihmës ";, të marrë trajnim të mjaftueshëm dhe të vazhdueshëm në një periudhë kohore një herë në dy vjet, për të siguruar se një staf i tillë ka njohuri të fundit të teknologjisë relevante, procedurave të organizimit dhe çështjeve të faktorit njerëzor.

(e) Shoqëria duhet të vendosë një program për trajnim të vazhdueshëm të stafit certifikues dhe 'personeli ndihmës ";, përfshi këtu një procedurë për të siguruar përputhje me paragrafët përkatës 145.A.35, si bazë për lëshimin e autorizimeve certifikuese, për stafin certifikues, sipas kësaj pjese, dhe një procedurë për të siguruar përputhje me Pjesën-66.

(f) Përjashtoj rastet kur aplikohet ndonjëri prej rasteve të paparashikuara të pikës 145.A.30 paragrafi (j) pika 5, shoqëria duhet të kontrollojë të gjithë stafin e ardhshëm certifikues për sa i përket aftësive të tyre, kualifikimit dhe kapacitetit për të kryer detyrat e përcaktuara për certifikim, në përputhje me një procedurë ashtu siç përshkruhet në kërkesën për lëshim apo ri-lëshim të një autorizimi certifikues, sipas rregullave të kësaj Pjese.

(g) Kur kushtet e paragrafëve (a), (b), (d), (f), dhe, aty ku është e aplikueshme, paragrafi (c) janë plotësuar nga stafi certifikues, shoqëria duhet të lëshojë një autorizim certifikues i cili specifikon qartësisht qëllimin dhe kufijtë e një autorizimi të tillë. Vlefshmëria e vazhdueshme e autorizimit certifikues varet në përputhjen e vazhdueshme të paragrafëve (a), (b), (d), (f), dhe, aty ku është e aplikueshme, paragrafit (c).

Autorizimi certifikues duhet të jetë në një formë të tillë që ja bën të qartë qëllimin e tij stafit certifikues dhe çdo personi tjetër të autorizuar që kërkon ta ekzaminojë atë. Kur për të përcaktuar qëllimin përdoren kode, shoqëria duhet të bëjë gati një manual të përkthimit të kodeve. "Person i autorizuar", nënkupton zyrtarët e autoriteteve kompetente, Agjencinë dhe sendin anëtar, i cili ka përgjegjësi për mbikëqyrjen e avionit ose komponentit të mirëmbajtur. (j) Organizata duhet të ruaj të dhënat e të gjithë stafit certifikues dhe 'personeli ndihmës';, gjë e cila duhet të përmbaj:

1. detajet e licencës së mirëmbajtjes së çdo avioni të mbajtura sipas Shtojcës III (Pjesa-66); dhe
2. të gjitha trajnimet përkatëse të mbajtura; dhe
3. qëllimin e autorizimeve të certifikuara të lëshuara, kur kërkohet; dhe
4. veçoritë e stafit me kufizime ose autorizime certifikimi vetëm një herë.

Organizata duhet të mbaj të dhënat të paktën për tre vjet mbasi stafi referuar në këtë paragraf ka shkëputur punësimin me organizatën ose menjëherë mbasi autorizimi është tërhequr. Për më tepër, nëse kërkohet, organizata e mirëmbajtjes duhet t'i japi stafit referuar në këtë paragraf një kopje të të dhënave personale kur largohen nga organizata.

Stafit referuar në këtë paragraf duhet t'i lihet akses sipas kërkesës në të dhënat e tyre personale ashtu siç detajohet sa më sipër.;

(k) Shoqëria duhet ti japë stafit certifikues një kopje të autorizimit të tij certifikues, në formë dokumenti ose në format elektronik.

(l) Stafi certifikues duhet ti japë autorizimin e tij certifikues cilitdo personi të autorizuar, brenda një periudhe kohore prej 24 orësh.

(m) Mosha minimale për 'personeli ndihmës'; dhe atë mbështetës B1 dhe B2 është 21 vjeç.

(n) Mbajtësi i licencës së mirëmbajtjes së avionit të kategorisë A mund të ushtrojë vetëm privilegjet e certifikatës në një tip specifik avioni pasi ka përfunduar kënaqshëm trajnimin për detyrën e avionit të kategorisë përkatëse A të zhvilluar nga një organizatë e licencuar në përputhje me Shtojcën II (Pjesa-145) ose Aneksin IV (Pjesa-147). Ky trajnim do të përfshijë përgatitjen praktike dhe teorike për secilën detyrë të autorizuar. Provimi, ose vlerësimi në vendin e punës i kryer nga organizata do të tregojnë nëse trajnimi është kryer në mënyrë të kënaqshme.

- (o) Mbajtësi i licencës të mirëmbajtjes së avionit të kategorisë B2 mund të ushtrojë vetëm privilegjet e certifikimit të përshkruara në pikën 66.A.20 (a) (3) (ii) të Aneksit III (pjesa-66) pas përfundimit të kënaqshëm (i) të trajnimit përkatës për detyrën e avionit të kategorisë A dhe (ii) 6 muaj përvojë praktike të dokumentuar për të mbuluar fushën e veprimit të autorizimit që do të lëshohet. Trajnimi për detyrën do të përfshijë trajnimin praktik dhe teorik për çdo detyrë të autorizuar. Përfundimi i kënaqshëm i trajnimit do të tregohet nga provimi, ose vlerësimi në vendin e punës. Trajnimi për detyrën dhe provimi /vlerësimi do të kryhen nga organizata e mirëmbajtjes që lëshon autorizimin e personelit të certifikuar. Përvoja praktike duhet të përfitohet gjithashtu brenda një organizate të tillë mirëmbajtje ”;

145.A.45 Të dhënat e mirëmbajtjes

- (a) Shoqëria duhet të mbajë dhe të përdorë të dhëna aktuale mirëmbajtjeje dhe të aplikueshme gjatë kryerjes së mirëmbajtjes, përfshi këtu modifikimet dhe riparimet. “Të aplikueshme”, nënkupton të zbatueshme për çdo avion, komponent ose proces të specifikuar në sistemin të renditjes së miratimit të kompanisë dhe në çdo listë kapaciteti që ka lidhje me të. Në rastin e mirëmbajtjes të dhënat e mundësuar nga një operator apo klient, shoqëria duhet t’i mbajë këto të dhëna gjatë kohës që puna është në progres, por duhet të jetë në përputhje me pikën 145.A.55(c).
- (b) Për qëllimet e kësaj pjese, të dhëna të aplikueshme të mirëmbajtjes do të quhet secila nga pikat e mëposhtme:

1. Çdo kërkesë, procedurë, direktivë operacionale ose informacion i lëshuar nga autoriteti përgjegjës për mbikëqyrjen e avionit ose komponentit;

2. Çdo direktivë mbi vlefshmërinë ajrore për fluturim e lëshuar nga autoriteti përgjegjës për mbikëqyrjen e avionit ose komponentit;

3. Instruksionet për vlefshmëri ajrore për fluturim, të lëshuar nga mbajtësit e certifikatës tip, mbajtësit e certifikatës tip suplementare, çdo organizatë tjetër të cilës i kërkohet të përdorë të dhëna të tilla nga Pjesa-21. Në rastin e avionit ose komponentëve nga vende të treta, të dhënat mbi vlefshmërinë ajrore për fluturim të avionit të ngarkuara nga autoriteti përgjegjës për mbikëqyrjen e avionit ose të komponentit;

4. Çdo standard i aplikuar, siç vijon por jo me kufizime, praktikat standarde të aplikimit të njohura nga Agjencia si një standard i mirë për mirëmbajtje;

5. Çdo e dhënë e aplikueshme e lëshuar në përputhje me paragrafin (d).

- (c) Shoqëria duhet të vendosë procedura për të vendosur se nëse gjendet ndonjë procedurë, praktikë, informacion ose instruksion në të dhënat e mirëmbajtjes e pasaktë, jo e plotë, ose me dy kuptime të përdorura nga personeli i mirëmbajtjes,

atëherë ato regjistrohen dhe njoftohet autori që ka dhënë këto të dhëna mirëmbajtje.

(d) Shoqëria mund që të modifikojë instruksionet e mirëmbajtjes vetëm nëpërmjet një procedure të specifikuar në kërkesën për leje mirëmbajtjeje që dorëzon kjo shoqëri. Në mbështetje të këtyre ndryshimeve, shoqëria duhet të demonstrojë se ato çojnë në standarde të njëjta ose të përmirësuara mirëmbajtje, dhe duhet të informojë mbajtësin e certifikatës për këto ndryshime. Instruksionet e mirëmbajtjes për qëllimet e këtij paragrafi nënkuptojnë instruksionet se si duhet të kryhet ajo detyrë e veçantë mirëmbajtjeje. Ato përjashtojnë dizajnin inxhinierik të riparimeve dhe modifikimeve.

(e) Shoqëria duhet të mundësojë një kartë të thjeshtë pune ose sistem fletësh pune, për tu përdorur në të gjitha pjesët e shoqërisë. Për më tepër, shoqëria duhet ose të transkribojë në mënyrë të saktë të dhënat e mirëmbajtjes që përmbajnë paragrafët (b) dhe (d) në këto karta pune ose fletësh pune, ose duhet të bëjë një referencë precize për detyrën ose detyrat mirëmbajtëse që përmbahen në këto të dhëna mirëmbajtje. Kartat e punës dhe fletët e punës mund të gjenerohen nga kompjuteri dhe të mbahen në një data bazë elektronike, subjekt i rifreskimeve të paautorizuara, si dhe një data bazë mbështetëse, e cila duhet të rifreskohet brenda 24 orëve pas çdo hyrjeje të bërë në data bazën kryesore elektronike. Detyrat komplekse të mirëmbajtjes duhet të transkribohen në kartat e punës apo fletët e punës dhe të ndahen në faza të qarta për të siguruar marrjen dhe ruajtjen e të dhënave të përmbushjes së detyrës komplekse të mirëmbajtjes.

Kur shoqëria mundëson një shërbim mirëmbajtjeje për një operator avionësh, i cili kërkon të përdoren kartat e punës apo sistemi i fletëve të punës të tij, atëherë ato duhet të përdoren. Në këtë rast, shoqëria duhet të vendosë një procedurë për të siguruar një mbushje korrekte të kartave të punës dhe sistemit të fletëve të punës të operatorit.

(f) Shoqëria duhet të sigurojë që të gjitha të dhënat e aplikueshme të mirëmbajtjes janë të gatshme për përdorim atëherë kur kërkohen nga personeli i mirëmbajtjes.

(g) Shoqëria duhet të vendosë një procedurë për të siguruar se të dhënat e mirëmbajtjes që ajo kontrollon janë të rifreskuara. Në rastin e të dhënave të mirëmbajtjes të kontrolluara operator/klient, shoqëria duhet të jetë në gjendje të tregojë se ose ka një konfirmim me shkrim nga

(h) operatori/klienti që të dhëna të tilla janë të rifreskuara ose ka urdhra pune të cilat specifikojnë statusin e rifreskimit të të dhënave të mirëmbajtjes që do të përdoren ose që mund të tregojë që është në listën e ndryshuar të mirëmbajtjes operator/klient.

- (a) Shoqëria duhet të ketë një sistem të përshtatshëm për nivelin e sasisë dhe kompleksitet të planit të punës, për pasjen në gatishmëri të personelit, veglave, pajisjeve, materialeve të dhënave të mirëmbajtjes dhe ambienteve të nevojshme për të siguruar kryerjen në mënyrë të sigurt të punës mirëmbajtëse.
- (b) Kur planifikohet ndarja e detyrave të mirëmbajtjes dhe organizimi i turneve duhet të mbahen parasysh kufizimet e performancës njerëzore.
- (c) Për të siguruar vazhdimësinë në punë, gjatë ndërrimit të turneve, punonjësit e personelit duhet të përcjellin informacionin nga ai që largohet te punonjësi, i cili merr turnin.

145.A.50 Certifikimi i mirëmbajtjes

- (a) Një certifikatë për leje për shërbim duhet të lëshohet nga stafi i certifikuar për këtë detyrë, sipas rregullave, në emër të organizatës kur është verifikuar se e gjithë mirëmbajtja e porositur është kryer nga shoqëria në përputhje me procedurat e specifikuara në pikën 145.A.70, duke marrë parasysh mundësinë për përdorim të të dhënave të mirëmbajtjes specifikuar në pikën 145.A.45 dhe kur sigurohen që nuk ka mospërputhje të cilat dëmtojnë seriozisht sigurinë e fluturimit.
- (b) Një certifikatë për leje shërbimi duhet të lëshohet përpara fluturimit, pas përfundimit të çdo mirëmbajtje.
- (c) Defektet e reja apo porositë e papërfunduara të mirëmbajtjes të cilat identifikohen gjatë mirëmbajtjes së mësipërme, duhet t'i bëhen të qarta operatorit të avionit për të marrë miratimin e tij për riparimin e defekteve të tilla ose plotësimin e elementeve që mungojnë. Në rastin kur operatori i avionit refuzon të bëjë një riparim të tillë sipas këtij paragrafi, atëherë zbatohet paragrafi (e).
- (d) Një certifikatë për lëshimin në shërbim duhet të lëshohet pas përfundimit të çdo mirëmbajtje në një komponent për kohën që ka ndenjur jashtë avionit. Certifikata e autorizuar për lëshim për shërbim ose EASA Form 1 për miratimin e aftësisë për fluturim në shtojcën I të kësaj pjese, konsiston në certifikatën për leje shërbimi të komponentit. Kur një shoqëri mban një komponent për përdorim vetjak, nuk është e nevojshme plotësimi i EASA Form 1 Formës 1 të EASA-s, në varësi të procedurave të brendshme të shoqërisë për sa i përket lëshimit për shërbim, të përcaktuara në kërkesën për leje.
- (e) Duke përjashtuar paragrafin (a), në rastet kur shoqëria nuk ka mundësi të përfundojë të gjithë mirëmbajtjen e porositur, mund të lëshojë një certifikatë shërbimi brenda limiteve të lejuara të avionit. Shoqëria duhet të fusë këtë fakt në certifikatën e lëshimit për shërbim të avionit, përpara lëshimit të një certifikatë të tillë.

- (f) Duke përjashtuar paragrafin (a) dhe pikën 145.A.42, kur një avion është i stacionuar në një vend tjetër përveç stacionit të linjës kryesore ose bazës kryesore të mirëmbajtjes si pasojë e mos-gjetjes së një komponenti me certifikatën përkatëse për lëshim për shërbim, atëherë lejohet që përkohësisht të vendoset një komponent pa certifikatën përkatëse për një maksimum prej 30 orësh fluturimi derisa avioni të kryejë kthimin e parë në stacionin e linjës kryesore ose në bazën kryesore të mirëmbajtjes. Cilado që të jetë më e para, subjekt i marrëveshjes me operuesin e avionit dhe i pajisjes me një certifikatë lëshimi për shërbim të komponentit të sipërpërmendur, brenda rregullave të aplikueshme të mirëmbajtjes dhe kërkesave operacionale. Komponentët e tillë duhet të hiqen brenda kufirit kohor të sipërpërmendur, derisa të merret një certifikatë e duhur për lëshimin për shërbim sipas paragrafit (a) dhe pikës 145.A.42.

145. A.55 Regjistrat e mirëmbajtjes

- (a) Shoqëria do të ruajë të gjitha hollësitë e shërbimeve të mirëmbajtjes së kryer. Minimalisht shoqëria do të ruajë regjistrat e nevojshëm për të provuar se janë zbatuar të gjitha kërkesat për lëshimin e certifikatës së hyrjes në shërbim, përfshi dokumentet e lejimit të hyrjes së shërbim nga ana e nënkontraktorit.
- (b) Shoqëria do t'i japë operatorit të aeroplanit një kopje të çdo certifikate për lejin e hyrjes në shërbim të avionit së bashku me një kopje të çdo dokumenti specifik për ndonjë riparim/zëvendësim pjese të miratuar të përdorur gjatë riparimeve/modifikimeve.
- (c) Organizata duhet të mbajë një kopje të detajuar të të gjitha të dhënave të mirëmbajtjes dhe çdo të dhënë tjetër të lidhur me mirëmbajtjen për tre vjet nga data kur avioni ose komponenti për të cilin puna është e lidhur u lëshua nga organizata.
1. Të dhënat në këtë paragraf duhet të ruhen në një mënyrë që siguron mbrojtjen nga dëmtimet, ndryshimet, ose vjedhja.
 2. Pjesët ndihmëse të kompjuterit, disqet, kasetat, etj, duhet të ruhen në një vendndodhje tjetër nga ku ndodhen disqet, kasetat etj, të punës, në një mjedis që siguron që ato të qëndrojnë në kushte të mira.
 3. Kur një organizatë e miratuar sipas kësaj Pjese përfundon punimet e saj, të gjitha të dhënat e mbajtura të mirëmbajtjes që mbulojnë dy vitet e fundit duhet t'i shpërndahen zotëruesit ose klientit të fundit të avionit ose komponentit përkatës ose duhet të ruhen ashtu siç specifikohet nga autoriteti kompetent.';

145.A.60 Raportimi

- (a) Shoqëria do t'i raportojë autoritetit kompetent, shtetit të regjistrimit dhe shoqërisë përgjegjëse për projektimin e aeroplanit apo komponentit, për çdo gjendje të aeroplanit apo komponentit që ka rezultuar e pasigurt apo që mund të rrezikojë seriozisht fluturimin e aeroplanit.
- (b) Shoqëria do të krijojë një sistem të brendshëm të raportimit siç është detajuar në manualin e saj për të mundësuar grumbullimin dhe vlerësimin e raporteve të tilla, duke përfshirë vlerësimin dhe nxjerrjen e këtyre dukurive që duhet të raportohen në bazë të paragrafit (a). Kjo procedurë do të identifikojë prirjet negative, veprimet korrigjuese të ndërmarra apo që do të ndërmerren nga shoqëria për të eliminuar mangësitë dhe të përfshijë vlerësimin e të gjithë informacionit përkatës në lidhje me to dhe një metodë për të qarkulluar informacionin sipas nevojës.
- (c) Shoqëria do t'i organizojë këto raporte në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga Agjencia dhe do të sigurohet që ato të përmbajnë të gjitha informacionin përkatës në lidhje me gjendjen dhe rezultatet e vlerësimit të njohur të shoqërisë.
- (d) Kur shoqëria është kontraktuar nga një operator komercial për të kryer mirëmbajtjen e aeroplanit, ajo do t'i raportojë operatorit çdo gjë që ndikon në aeroplanin apo komponentin e aeroplanit të operatorit.
- (e) Shoqëria do të përgatisë dhe t'i dorëzojë këto raporte sa më shpejt të jetë e mundur, por në çdo rast, brenda 72 orëve nga momenti që kjo shoqëri identifikon gjendjen e raportuar.

145.A.65 Rregullorja e sigurisë dhe cilësisë, procedurat e mirëmbajtjes dhe sistemi i cilësisë

- (a) Shoqëria do të konceptojë një rregullore të sigurisë dhe cilësisë për ta përfshirë atë në përshkrimin e shoqërisë sipas 145.A.70.
 - (b) Shoqëria do të hartojë procedura të miratuara nga autoriteti kompetent, duke marrë në konsideratë faktorin njerëzor dhe performancën e tij për të siguruar praktika të mira të mirëmbajtjes dhe të pajtueshmërisë me këtë Pjesë, të cilat do të përmbajnë urdhrin e qartë ose kontratën e punës që aeroplani dhe komponentët e tij të mund të lejohen të hyjnë në shërbim të sipas 145.A.50.
1. Procedurat e mirëmbajtjes sipas këtij paragrafi gjejnë zbatim nga 145.A.25 në 145.A.95.
 2. Procedurat e mirëmbajtjes të hartuara apo që do të hartohen nga shoqëria sipas këtij paragrafi do të mbulojnë të gjitha aspektet e veprimtarisë së mirëmbajtjes, përfshirë kryerjen dhe kontrollin e shërbimeve të specializuara dhe të vendosë standardet sipas të cilëve shoqëria synon të punojë.
 3. Në lidhje me linjën ajrore dhe shërbimet bazë të mirëmbajtjes, shoqëria do të hartojë procedura për të minimizuar rrezikun e gabimeve të shumëfishta dhe të diktojë gabimet në sistemet kritike dhe të sigurohet që asnjë person të mos jetë i pazëvendësueshëm për detyrat e mirëmbajtjes dhe inspektimit ku përfshihen detyrat e çmontim/montimit të disa komponentëve të të njëjtit lloj të montuara në më shumë

se një sistem të aeroplanit gjatë një mirëmbajtjeje rutinë. Sidoqoftë, kur disponohet vetëm një person për të kryer këto detyra, atëherë skeda e punës së shoqërisë apo dosja e saj duhet të parashikojë një fazë të dytë për ri-inspektim nga ky person pas kryerjes së të gjitha detyrave të sipërpërmendura.

4. Procedurat e mirëmbajtjes do të hartohen për tu siguruar që dëmi të vlerësohet dhe të kryhen modifikimet dhe riparimet bazuar në të dhënat e miratuara nga Agjencia ose nga një shoqërie e përcaktuar prej saj sipas kapitullit 21.

(c) Shoqëria do të themelojë një sistem cilësie ku të përfshihen si më poshtë:

1. Audite të pavarura në mënyrë që të monitorohet pajtueshmëria me standardet e aeroplanit apo komponentëve të tij dhe përshtatshmëria e procedurave për t'u siguruar që ato procedura të sigurojnë praktika të mira të mirëmbajtjes dhe aeroplanë/komponentë aeroplanësh të sigurt për të fluturuar. Në shoqëritë më të vogla, pjesa e auditit të pavarur të sistemit të cilësisë mund t'i jepet me kontratë një shoqërie tjetër të miratuar sipas kësaj pjese ose një personi me njohuritë e duhura teknike dhe me përvoja të kënaqshme auditimi dhe

2. Një raport cilësor i raportimi (feedback) tek personi apo grupi i personave të përcaktuar në 145.A.30 (b) dhe në fund tek menaxheri përgjegjës i cili sigurohet që të jenë marrë masat përkatëse korrigjuese ndaj mangësive të vërejtura në raportet e auditit të pavarur në përputhje me paragrafin (1).

145.A.70 Manuali i shoqërisë së Mirëmbajtjes

(a) "Me Manual të shoqërisë të mirëmbajtjes" nënkuptohet dokumenti apo dokumentet që përmbajnë materialin ku përcaktohet tërësia e punëve që duhen kryer për të marrë autorizimin dhe ku tregohet se si shoqëria synon të zbatojë kërkesat e kësaj pjese. Shoqëria do t'i paraqesë autoritetit kompetent manualin e sipërpërmendur ku do të përfshihen këto informacione:

1. Një deklaratë e nënshkruar nga menaxheri përgjegjës ku konfirmohet se manuali i shoqërisë dhe çdo manual tjetër referues i tij përcaktojnë pajtueshmërinë aktuale dhe të vazhdueshme të shoqërisë me këtë pjesë. Në rastet kur menaxheri përgjegjës nuk është Drejtori i Përgjithshëm i shoqërisë, atëherë edhe ky i fundit duhet të nënshkruajë këtë deklaratë.
2. Rregulloren e sigurisë dhe cilësisë së shoqërisë sipas 145.A.65
3. Titulli dhe emri i personave të caktuar sipas 145.A.30(b)
4. detyrat dhe përgjegjësitë e personave të përcaktuar sipas 145.A.30(b), përfshirë çështjet për të cilat ata mund të kontaktojnë në mënyrë të drejtpërdrejtë me autoritetin kompetent për llogari të shoqërisë
5. skemën organizative të shoqërisë ku tregohet linja e përgjegjësive midis personave të caktuar sipas 145.A.30 (b)
6. Një listë e stafit të autorizuar për të certifikuar dhe personeli mbështetës
7. Një përshkrim i përgjithshëm i burimeve njerëzore

8. Një përshkrim i përgjithshëm i mjedisëve që gjenden në çdo adresë të specifikuar në certifikatën e autorizimit të shoqërisë
 9. Një përshkrim të detajuar të punëve të kryera nga shoqëria që i kanë zgjatur asaj afatet e autorizimit
 10. Procedurat e njoftimit sipas 145.A.85 për ndryshimet në shoqëri
 11. Procedura e ndryshimit të manualit të shoqërisë së mirëmbajtjes
 12. Procedurat dhe sistemi i cilësisë së shoqërisë sipas pikave 145.A.25 dhe 145.A.90
 13. Listën e operatorëve komerciale, kur ka, të cilëve shoqëria e mirëmbajtjes i siguron shërbimet e saj
 14. Lista e shoqërive së nënkontraktuar, kur ka, siç përcaktohet në 145.A.75 paragrafi (b)
 15. Lista e vendeve për shërbimet e linjës, ku ka, siç përcaktohet në 145.A.75(d)
 16. Lista e shoqërive të kontraktuara, kur ka.
- (b) Manuali do të ndryshohet sa herë që lind nevoja për të pasur një përshkrim më të përditësuar të shoqërisë. Manuali dhe çdo ndryshim i bërë në të, do të miratohet nga autoriteti kompetent.
- (c) Pavarësisht paragrafit (b), ndryshimet e vogla në manual mund të miratohen nëpërmjet një procedure të manualit (që tani e tutje do të quhet miratim jo i drejtpërdrejtë).

145.A.75 Privilegjet e shoqërisë

Në përputhje me manualin, shoqëria ka të drejtë të kryejë këto detyra:

- (a) Të mirëmbajë çdo avion/komponent për të cilin është e autorizuar në mjediset e përcaktuara në certifikatën e autorizimit dhe në manual
- (b) Të organizojë mirëmbajtjen e çdo avioni/komponenti, për të cilin është ngarkuar nga një shoqëri tjetër, e cila punon me të njëjtin sistem cilësie si shoqëria në fjalë. Një gjë e tillë nënkupton punët që kryhen nga një shoqëri, e cila në vetvete nuk është e autorizuar të kryejë mirëmbajtjeje sipas kësaj pjese në përputhje me kufizimet dhe procedurat e vendosura në 145.A.65 (b). Nga këto punime përjashtohet kontrolli bazë i mirëmbajtjes së avionit apo riparimi kapital i një motori apo një moduli të tij.
- (c) Të organizojë mirëmbajtjen e çdo avioni/komponenti për të cilin është e autorizuar në çdo mjedis, nëse kjo shihet e domosdoshme si pasojë e nevojave që lindin qoftë nga pamundësia për ta kryer shërbimin në stacionet apo mjediset zakonshme të linjës, siç përcaktohet në kushtet e përcaktuara në manual.

- (d) Të organizojë mirëmbajtjen e çdo avioni/komponenti për të cilin është e autorizuar në mjediset e identifikuar si stacione shërbimi të linjës, të afta për të kryer mirëmbajtje të vogla dhe vetëm nëse manuali i shoqërisë e lejon këtë veprimtari dhe ka në listë këto mjedise;
- (e) Të lëshojë certifikatën për hyrjen në shërbim të aeroplanit pas përfundimit të mirëmbajtjes në përputhje me 145.A.50.

145.A.80 Kufizimet e shoqërisë

Shoqëria do të mirëmbajë një avion/komponent të tij për të cilin është e autorizuar kur të disponojë të gjitha mjediset, pajisjet, veglat, materialet, të dhënat e mirëmbajtjes dhe stafi i certifikuar i duhur.

145.A.85 Ndryshimet në shoqëri

Shoqëria do të njoftojë autoritetin kompetent për çdo propozim për të kryer ndryshimet e mëposhtme përpara se ato të kryhen për t'i dhënë mundësinë autoriteti kompetent të vendosë vazhdimësinë e pajtueshmërisë me këtë pjesë dhe të ndryshojë, nëse lind nevoja, certifikatën e autorizimit, por në rastet kur ndryshimet e propozuar në personel nuk janë në dijeni të menaxhimit, këto ndryshime duhet të njoftohen sa më parë të jetë e mundur:

1. emri i shoqërisë
2. vendndodhja kryesore e saj
3. vendndodhje të tjera të saj
4. menaxheri përgjegjës
5. Secili prej personave të caktuar sipas 145.A.30 (b)
6. Godinat, pajisjet, veglat, materialet, procedurat, natyra e punës apo stafi i certifikimit që mund të ndikojë në dhënien e autorizimit.

145.A.90 Vlefshmëria e autorizimit (lejes)

- (a) Autorizimi jepet për një afat të pacaktuar. Gjithsesi, vlefshmëria e tij është subjekt i këtyre kushteve:

1. organizata që vazhdon të jetë në përputhje me Shtojcën II (Pjesa-145), sipas dispozitave të lidhura me përpunimin e përfundimeve ashtu siç specifikohet në pikën 145.B.50; dhe;

2. Autoriteti kompetent duhet të ketë akses në këtë shoqëri, për të kontrolluar zbatimin e kërkesave të këtij dokumenti dhe

3. Miratimi nuk do të dorëzohet apo revokohet.

b) Në rast dorëzimi apo revokimi të miratimit, ai duhet t'i kthehet autoritetit kompetent.

145.A.95 Parregullsitë

- (a) Me parregullsi të nivelit 1 kuptohet çdo mosrespektim i rëndë i kërkesave të pjesës 145 që ul standardin e sigurisë dhe rrezikon seriozisht sigurinë e fluturimit.
- (b) Me parregullsi të nivelit 2 kuptohet çdo moszbatim i kërkesave të pjesës 145 që mund të ulë standardin e sigurisë dhe mund të rrezikojë sigurinë e fluturimit.
- (c) Pas njoftimit për gjetjen e parregullsive sipas 145.B.50, mbajtësi i lejes (autorizimit) të shoqërisë së mirëmbajtjes duhet të përgatisë një plan masash korrigjuese dhe të demonstrojë masat e marra tek autoriteti kompetent brenda një periudhe kohore të përcaktuar në marrëveshje me këtë autoritet.

KAPITULLI B

PROCEDURAT PËR AUTORITETET KOMPETENTE (Autoriteti i Aviacionit Civil)

145.B.01 Qëllimi

Në këtë seksion përcaktohen kriteret administrative që duhen përmbushur nga autoritetet kompetente në ushtrimin e detyrave dhe përgjegjësi të tyre në lidhje me autorizimin, zgjatjen e afateve të tij, ndryshimin, pezullimin apo revokimin e autorizimit të shoqërisë së mirëmbajtjes sipas Pjesës 145.

145.B.10 Autoriteti kompetent

1. Të përgjithshme

Autoriteti i Aviacionit Civil është autoriteti kompetent i ngarkuar me përgjegjësinë e lëshimit, vazhdimësisë, pezullimit apo revokimit të autorizimit për mirëmbajtje. Ky autoritet kompetent duhet të përcaktojë procedura të dokumentuara dheka një strukturë organizative.

2. Burimet

Numri i personelit duhet të jetë i përshtatshëm për të kryer detyrat si më poshtë.

3. Kualifikimi dhe trajnimi

I gjithë stafi i përfshirë në autorizimet e përcaktuara sipas Pjesës 145 duhet:

- a) Të ketë kualifikimin dhe të gjitha njohuritë e duhura, përvojën, dhe trajnimin fillestar për të kryer të gjitha detyrat e caktuara
- b) Të jetë trajnuar/ të vazhdojë trajnimin sipas Pjesës -145 kur është e nevojshme, përfshirë synimin final dhe standardin e saj.

4. Procedurat

AAC si autoriteti kompetent do të vendosë procedurat ku do të përshkruhet me hollësi si do të arrihet pajtueshmëria me këtë kapitull B. Procedurat duhet të rishikohen dhe ndryshohen për të siguruar vazhdimësinë e pajtueshmërisë.

145.B.15 Shoqëritë që ndodhen në shtetet anëtare

Në rastet kur ambientet e mirëmbajtjes ndodhen në më shumë se një shtet anëtar, duhet të kryhet kontroll dhe mbikëqyrje e vazhdueshme së bashku me autoritetet kompetente të shtetit anëtar, në vendin e të cilit gjenden këto mjedise të mirëmbajtjes.

145.B.20 Autorizimi (leja) fillestar

1. Nëse zbatohen kërkesat e përcaktuara në 145.A.30 (a) dhe (b), autoriteti kompetent informon me shkrim për pranimin nga ana e tij të personelit të specifikuar sipas 145.A.30 (a) dhe (b).
2. AAC si autoriteti kompetent duhet të sigurohet që procedurat e përshkruara në manualin e shoqërisë së mirëmbajtjes të jenë në përputhje me Pjesën 145 dhe të sigurohet gjithashtu që menaxheri përgjegjës të nënshkruajë deklaratën e angazhimit.3. AAC si autoriteti kompetent do të sigurohet që shoqëria të përmbushë kërkesat e Pjesës 145.
4. Të paktën një herë, gjatë verifikimeve për miratim, duhet të kryhet një takim me menaxherin përgjegjës për t'u siguruar që ai/ajo e kupton plotësisht rëndësinë e miratimit dhe arsyen e nënshkrimit të deklaratës së angazhimit të shoqërisë, ku kjo e fundit zotohet të respektojë procedurat e përshkruara në manual.
5. Të gjitha konkluzionet duhet t'i jepen me shkrim shoqërisë aplikuese.
6. Autoriteti kompetent do të evidentojë të gjitha parregullsitë, masat e marra për korrigjimin e tyre dhe rekomandimet.
7. Për të marrë autorizimin fillestar, të gjitha parregullsitë duhen eliminuar përpara se të jepet autorizimi.

145.B.25 Dhënia e autorizimit

1. AAC si autoriteti kompetent do të nënshkruajë formalisht deklaratën dhe do t'i lëshojë kërkuarit një certifikatë miratimi Model - 3 në të cilën përfshihet kategoria e saj. AAC si autoriteti kompetent do ta lëshojë këtë certifikatë vetëm nëse shoqëria përmbush kriteret e Pjesës 145.
2. AAC si autoriteti kompetent do të vendosë edhe kushtet e miratimit të certifikatës në certifikatën e miratimit Model 3.
3. Numri i referencës do të përfshihet në certifikatën e miratimit Model 3 në një mënyrë të përcaktuar nga Agjencia, mbështetur në marrëveshjen që AAC ka me Agjencinë (EASA)..

145.B.30 Vazhdimësia e vlefshmërisë së miratimit

Vazhdimësia e miratimit do të mbikëqyret në përputhje me procesin e "autorizimit fillestar" të përcaktuar në 145.B.20. Përveç kësaj:

1. AAC si autoriteti kompetent do të mbajë dhe përditësojë një program ku të jenë renditur të gjitha shoqëritë e mirëmbajtjes nën mbikëqyrjen e tij, datat kur është parashikuar të kryhet auditimi i tyre dhe datat e kryerjes së tyre.

2. çdo organizatë do të kontrollohet për pajtueshmërinë e saj me Pjesën-145 të paktën një herë në 24 muaj.

3. të paktën një herë në 24 muaj duhet të kryejë një takim me titullarin e shoqërisë për tu siguruar që ai vazhdon të jetë i informuar për çështjet e rëndësishme që dalin nga auditet.

145.B.35 Ndryshimet

1. Autoriteti kompetent do të njoftohet nga shoqëria për çdo propozim për ndryshim sipas 145.A.85.

Autoriteti kompetent do t'iu përmbahet elementeve të zbatueshme të paragrafëve të procesit fillestar për çdo ndryshim në organizatë.

2. Autoriteti kompetent mund të përcaktojë, kushtet nën të cilat shoqëria mund të operojë nëse e gjykon që ato ndryshime nuk përbëjnë bazë për pezullimin e saj.

'145.B.40 Ndryshime në Manualin e Cilesise se Organizatës së Mirëmbajtjes (MO Exposition)

Për çdo ndryshim në Manualin e Cilesise se Organizatës së Mirëmbajtjes (MOE):

1. Në rastin e miratimit direkt të ndryshimeve në përputhje me pikën 145.A.70(b), AAC si autoriteti kompetent duhet të verifikojë se procedurat e specifikuara në manual janë në përputhje me Shtojcën II (Pjesa-145) përpara se të informoj në mënyrë formale organizatën e miratuar për licencimin .

2. Në rastin kur një procedurë miratimi indirekte është përdorur për licencimin e ndryshimeve në përputhje me pikën 145.A.70(c), AAC si autoriteti kompetent duhet të sigurohet se (i) ndryshimet janë të vogla dhe (ii) ka kontroll të mjaftueshëm mbi licencimin e ndryshimeve për tu siguruar se ato janë në përputhje me kërkesat e Shtojcës II (Pjesa-145).';

145.B.45 Revokimi, pezullimi dhe kufizimi i një autorizimi

AAC si autoriteti kompetent:

(a) do të pezullojë një autorizim (leje) për arsye të bazuara në rast të vënies në rrezik të sigurisë ose

(b) do të pezullojë, revokojë apo kufizojë miratimin në përputhje me 145.B.50.

145.B.50 Parregullsitë

(a) Kur gjatë kontrollit apo nëpërmjet mënyrave të tjera zbulohet mosrespektim i kërkesave të pjesës M, AAC si autoriteti kompetent do të marrë këto masa:

1. Për parregullsi të Nivelit -1, autoriteti kompetent merr masa të menjëhershme deri në revokimin, kufizimin apo pezullimin e plotë apo të pjesshëm të miratimit të shoqërisë së mirëmbajtjes në varësi të shkallës së parregullsive të Nivelit -1, derisa ajo të korrigjojë me sukses parregullsitë e vërejtura.
 2. Për parregullsi të Nivelit -2, autoriteti kompetent do të akordojë një periudhë për marrjen e masave përkatëse në përputhje me natyrën e parregullsisë së vërejtura, periudhë e cila nuk do të jetë më e gjatë se 3 muaj. Në rrethana të veçanta, në fund të kësaj periudhe dhe në varësi të natyrës së parregullsisë së vërejtur, autoriteti kompetent mund të akordojë një tjetër periudhë 3 mujore për marrjen e masave korrigjuese.
- (b) Autoriteti kompetent do të pezullojë në mënyrë të plotë apo të pjesshme lejen në rast të mosrespektimit të afateve kohore të dhëna nga ky autoritet.

145.B.55 Mbajtja e evidencave

1. Autoriteti kompetent do të ndërtojë një sistem për ruajtjen e evidencave me kritere, të cilat duhet të bëjnë të mundur ndjekjen e procesit të lëshimit, vazhimit, ndryshimit, pezullimit apo revokimit të çdo certifikate të ndonjë shoqërie individuale.

2. Evidenca do të përmbajë:

- (a) kërkesën e shoqërisë për autorizim, përfshirë zgjatjen e afatit të saj
- (b) programin e vazhdueshëm të auditit nga autoriteti kompetent përfshi evidencat e auditeve
- (c) certifikatën e autorizimit të shoqërisë me çdo ndryshim në të
- (d) një kopje të listës së programit të auditeve me datat, kur auditet do të kryhen dhe datat kur janë kryer.
- (e) kopjet e të gjithë korrespondencave formale përfshirë formularin 4 apo ekuivalentin e tij
- (f) hollësitë e çdo përjashtimi apo veprimtarie detyruese
- (g) çdo formular tjetër auditit nga autoriteti kompetent
- (h) manualët e shoqërisë së mirëmbajtjes.

3. periudha minimale e ruajtjes për sa më sipër do të jetë 4 vjet.

4. autoriteti kompetent mund të përdore një sistem kompjuterik a dosje apo kombinim të të dyjave sipas nevojës.

145.B.60 Përjashtime

Të gjitha përjashtimet në përputhje me nenin 10 paragrafi 3 të Rregullores bazë do të evidentohen dhe ruhen nga autoriteti kompetent.

Shtojca I (Apendiks I)

Certifikata e Autorizuar e lejimit të hyrjes në shërbim —Form 1 sipas EASA
Dispozitat e Apendiksit II të Shtojcës (Pjesa-M) aplikohen.

Apendiksi II

Klasi dhe Sistemi Klasifikimeve të përdorur për Licencimin e Organizatës së Mirëmbajtjes
referuar në Shtojcën I (Pjesa-M) Nën pjesa F dhe Shtojca II (Pjesa-145)
Dispozitat e Apendiksit IV të Shtojcës (Pjesa-M) aplikohen.

‘Apendiksi III

Miratimi i Organizatës së Mirëmbajtjes referuar Shtojcën II (Pjesa-145)

REPUBLIKA E SHQIPERISE

CERTIFIKATA MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË MIRËMBAJTJES

Referenca: [

Në zbatim të Udhezimit të Ministrit Nr.3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" që implementon rregulloresn (KE) Nr 216/2008 të Parlamentit Europian dhe Këshillit të Europës dhe të Urdherit të Ministrit Nr____, date _____. Per miratimin e rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra, që implementon Rregulloren e Komisionit (KE) Nr 2042/2003 për kohën që është në fuqi dhe që i nënshtrohet kushteve të specifikuar më poshtë, AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL certifikon:

[EMRI KOMPANISË DHE ADRESA]

si një organizatë mirëmbajtje në përputhje me Seksionin A, të Shtojcës II (Pjesa-145) e Rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra, e miratuar për të mirëmbajtur produkte, pjesë, pajisje të listuara në skedën miratuese bashkangjitur dhe të lëshoj certifikatat përkatëse të lëshimit për shërbim duke përdorur referencat e mësipërme.

KUSHTET:

1. Ky licencim është i kufizuar nga ai i specifikuar në seksionin e qëllimit të punës së parashtrimit të organizatës së mirëmbajtjes të licencuar siç referohet në Seksionin A të Shtojcës II (Pjesa-145), dhe
2. Ky licencim kërkon përputhshmëri me procedurat e specifikuar në manualin e organizatës së mirëmbajtjes të licencuar dhe
3. Ky licencim është i vlefshëm ndërsa organizata e mirëmbajtjes e miratuar vazhdon të jetë në përputhje me Aneksin II (Pjesa-145) e Rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizimit dhe personelit të përfshirë në këto detyra.
4. Në varësi të përputhshmërisë me kushtet e mëparshme, ky licencim duhet të jetë i vlefshëm për një periudhë pa afat por vetëm nëse miratimi ka qenë më parë i dorëzuar, i tejkaluar, pushuar, ose anuluar.

Data e lëshimit të origjinalit:

.....

Data e këtij rishikimi:

.....

Nr Rishikimit:

.....

Firmosur:

.....

Për autoritetin kompetent: AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL



SKEDA E MIRATIMIT TË ORGANIZATËS SË MIRËMBAJTJES

Referenca:

Organizata: [EMRI KOMPANISË DHE ADRESA]

KLASI	KLASIFIKIMI	KUFIZIMI	BAZË	LINJË
AVIONI (**)	(***)	(***)	[PO/JO] (**)	[PO/JO] (**)
	(***)	(***)	[PO/JO] (**)	[PO/JO] (**)
	(***)	(***)	[PO/JO] (**)	[PO/JO] (**)
	(***)	(***)	[PO/JO] (**)	[PO/JO] (**)
MOTORËT (**)	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
KOMPONENTË TË TJERË PËRVEÇ MOTORËVE TË PLOTË OSE APU-ve (**)	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
SHËRBIME TË SPECIALIZUARA (**)	(***)	(***)		
	(***)	(***)		

Ky licencim është i kufizuar ndaj produkteve, pjesëve, dhe pajisjeve dhe aktiviteteve të specifikuara në seksionin e qëllimit të punës së manualit të organizatës së mirëmbajtjes së miratuar.

Referenca e manualit të organizatës së mirëmbajtjes:

Data e lëshimit të origjinalit:

Data e miratimit të rishikimit të fundit: Nr rishikimit:

Firmosur:

Autoritetin kompetent:

Annex III
Pjesa 66

PËRMBAJTJA

66.1. Autoriteti kompetent

SEKSIONI A - KËRKESAT TEKNIKE

NËNPJESA A - LIÇENCA E MIRËMBAJTJES SË AVIONIT

66.A.1 Fusha e veprimit

66.A.3 Kategoritë e licencës

66.A.5 Grupet e Avionit

66.A.10 Aplikimi

66.A.15 Pranueshmëria

66.A.20 Privilegjet

66.A.25 Kërkesat themelore për njohuritë

66.A.30 Kërkesat themelore për përvojën

66.A.40 Vlefshmëria e vazhdueshme e licencës së mirëmbajtjes të avionit

66.A.45 Miratimi i klasifikimeve të avionit

SEKSIONI B - PROCEDURAT PËR AUTORITETET KOMPETENTE

NËNPJESA A - TË PËRGJITHSHME

66.B.1 Fusha e veprimit

66.B.10 Autoriteti kompetent

66.B.20 Mbajtja e dokumentacionit

66.B.25 Shkëmbimi reciprok i informacioneve

66.B.30 Përjashtimet

NËNPJESA B – LËSHIMI I LICENCËS PËR MIRËMBAJTJEN E AVIONIT

66.B.100 Procedura e lëshimit të licencës për mirëmbajtjen e avionit nga autoriteti kompetent

66.B.105 Procedura e lëshimit të licencës për mirëmbajtjen e avionit nëpërmjet organizatës së mirëmbajtjes të miratuar në Pjesën 145

66.B.110 Procedura e ndryshimit të licencës të mirëmbajtjes së avionit për të përfshirë një kategori, ose një nënkategori tjetër bazë

66.B.115 Procedura e ndryshimit të licencës të mirëmbajtjes së avionit për të përfshirë klasifikimin e avionit, apo për të hequr

kufizimet

66.B.120 Procedura e rinovimit të vlefshmërisë të licencës së mirëmbajtjes të avionit

66.B.125 Procedura e konvertimit të licencave përfshirë klasifikimet e grupit

66.B.130 Procedura e miratimit të drejtpërdrejtë të trajnimit për tipin e avionit

NENPJESA C - PROVIMET

66.B.200 Provimet nga autoriteti kompetent

NËNPJESA D – KONVERTIMI I KUALIFIKIMEVE TË PERSONELIT TË CERTIFIKUAR

66.B.300 Të Përgjithshme

66.B.305 Raporti i konvertimit për kualifikimet kombëtare

66.B.310 Raporti i konvertimit për autorizimet e miratuara të organizatave të mirëmbajtjes

NËNPJESA E – KREDITET E PROVIMEVE

66.B.400 Të përgjithshme

66.B.405 Raporti për kreditet e provimeve

66.B.410 Vlefshmëria e krediteve të provimit

NËNPJESA F - MBIKËQYRJA E VAZHDUESHME

66.B.500 Revokimi, pezullimi apo kufizimi i licencës për mirëmbajtjen e avionit

SHTOJCAT

Shtojca I - Kërkesat për njohuritë bazë

Shtojca II - Standardi bazë i provimeve

Shtojca III – Trajnimi për tipin e Avionit dhe standardi i provimit.. Trajnimi në vendin e punës.

Shtojca IV – Kërkesat për përvojë nëse kërkohet zgjatja e licencës për mirëmbajtjen e avionit

Shtojca V – EASA Form 19 - Formulari i aplikimit

Shtojca VI – EASA Form 26 – Licenca e mirëmbajtjes së Avionit së cilës i referohet Aneksi III (Pjesa-66)

66.1 Autoriteti kompetent

(A) Për qëllimin e këtij aneksi (Pjesa-66), autoriteti kompetent do të jetë:

1. Autoriteti i Aviacionit Civil, pranë të cilit një person aplikon për herë të parë për lëshimin e licencës së mirëmbajtjes të avionit
2. Autoriteti i caktuar nga një Shtet tjetër Anëtar, në varësi të marrëveshjes me Autoritetin e përmendur në pikën 1. Në këtë rast, licenca e përmendur në pikën 1 revokohet, të gjitha të dhënat e përmendura në pikën 66.B.20 transferohen dhe lëshohet një licencë e re në bazë të këtyre të dhënave.

(B) Agjencia është përgjegjëse për përcaktimin e:

1. Listës së tipeve të avionëve
2. Kombinimeve midis korpusit të avionit dhe motorit të tij të përfshira në çdo klasifikim të tipit të veçantë të avionit.

SEKSIONI A

KËRKESAT TEKNIKE

NENPJESA A

LICENCA E MIRËMBAJTJES SË AVIONIT

66.A.1 Qellimi

Ky seksion përcakton licencën e mirëmbajtjes së avionit dhe kërkesat për aplikimin, lëshimin dhe vazhdimësinë e vlefshmërisë së saj.

66.A.3 Kategoritë e Licencës

(a) Licenca e mirëmbajtjes së avionit përfshin kategoritë e mëposhtme :

- Kategoria A
- Kategoria B1
- Kategoria B2
- Kategoria B3
- Kategoria C

(b) Kategoritë A dhe B1 janë ndarë në nënkategoritë që lidhen me kombinimet e avionëve, helikopterëve, motorëve me turbina dhe piston. Këto nënkategoritë janë:

- A1 dhe B1.1 Avioni me turbinë
- A2 dhe B1.2 Avioni me piston
- A3 dhe B1.3 Helikopterët me turbinë
- A4 dhe B1.4 Helikopterët me piston

(c) Kategoria B3 aplikohet për avionët me motor me piston jo-hermetik prej 2 000 kg MTOM dhe më pak.

66.A.5 Grupet e avionit

Me qëllim që të kryhen klasifikimet për licencën e mirëmbajtjes së avionit, avioni duhet të klasifikohet në grupet e mëposhtme :

1. Grupi 1: Avioni kompleks me fuqi motorike, si dhe helikopterët me shumë motorë, avionët me lartësi operuese maksimale të certifikuar që ia kalon FL290, avion i pajisur me sisteme të kontrollit elektronik të fluturimit dhe avionë të tjerë që kërkojnë një vlerësim të tipit të avionit kur kjo përcaktohet nga Agjencia.
2. Grupi 2: avionë përveç atyre të Grupit 1, të cilët i përkasin nëngrupeve të mëposhtme :
 - nëngrupi 2 a: aeroplanë me turbo-helikë me një motor
 - nën-grupi 2b: helikopterë me një motor turbinë
 - nën-groupi 2c: helikopterë me motor me një piston.
3. Grupi 3: aeroplanë me motor me një piston përveç atyre në Grupin 1.

66.A.10 Aplikimi

(a) Aplikimi për licencën e mirëmbajtjes së avionit, apo ndryshimin e një licence të tillë bëhet në formularin form 19 sipas EASA (shih Shtojcën V), në mënyrën e përcaktuar nga autoriteti kompetent dhe të paraqitur këtu.

(b) Kërkesa për ndryshimin e licencës së mirëmbajtjes së avionit bëhet pranë autoritetit kompetent të Shtetit që ka lëshuar licencën e mirëmbajtjes së avionit.

(c) Përveç dokumenteve të kërkuara në pikat 66.A.10 (a), 66.A.10 (b) dhe 66.B.105, aplikanti për kategoritë suplementare bazë, apo nënkategoritë për një licencë të mirëmbajtjes së avionit i paraqet autoritetit kompetent licencën origjinale të mirëmbajtjes së avionit së bashku me Formularin form 19 sipas EASA.

(d) Kur aplikuesi për ndryshimin e kategorive themelore kualifikohet për një ndryshim të tillë nëpërmjet procedurës së referuar në pikë 66.B.100 në një Shtet Anëtar krahas Shtetit, i cili ka lëshuar licencën dhe që është RSH apo një shtet i ZPEA-se, aplikimi i dërgohet autoritetit kompetent të referuar në pikën 66.1.

(d) Kur aplikuesi për ndryshimin e kategorive themelore kualifikohet për një ndryshim të tillë nëpërmjet procedurës së referuar në pikë 66.B.105 në një Shtet Anëtar krahas Shtetit, i cili ka lëshuar licencën dhe që është RSH apo një shtet i ZPEA-se, organizata e mirëmbajtjes e miratuar në përputhje me Shtojcën II (pjesa-145) i dërgon autoritetit kompetent të referuar në pikën 66.1 licencën e mirëmbajtjes së avionit së bashku me Formularin form 19 sipas EASA-s, në mënyrë që të marrë vulën dhe firmën për ndryshimin, apo ri-lëshimin e licencës.

(f) Çdo aplikim mbështetet nga dokumentacioni përkatës për të treguar :

njohuri teorike të zbatueshme, përvojë dhe trajnim praktik në kohën e aplikimit duhet të respektohen.

66.A.15 Pranueshmëria

Një aplikant duhet të jetë të paktën 18 vjeç në mënyrë që të marrë licencën për mirëmbajtjen e avionit.

66.A.20 Privilegjet

(a) Zbatohen privilegjet e mëposhtme:

1. Sipas licencës së mirëmbajtjes së avionit të kategorisë A, mbajtësi i saj lejohet që të lëshojë certifikata për të kryer shërbime në rastin e mirëmbajtjes së planifikuar, por jo shumë të rëndësishme të linjës dhe rregullimit të defekteve të thjeshta brenda kufijve të detyrave të përcaktuara në mënyrë specifike në autorizimin e certifikatës të përmendur në pikën 145.A.35 të Aneksit II (Pjesa-145). Privilegjet e certifikatës kufizohen në punën që ka kryer personalisht mbajtësi i licencës në organizatën e mirëmbajtjes që ka lëshuar autorizimin e certifikimit.

2. Licenca e mirëmbajtjes së avionit të kategorisë B1 e lejon mbajtësin e saj të lëshojë certifikata për kryerjen e shërbimit dhe të veprojë si staf mbështetje B1 për detyrat e mëposhtme:

- Të mirëmbajë strukturën e avionit, sistemet motorike, mekanike dhe elektrike, të punojë për sistemet elektronike që kërkojnë vetëm teste të thjeshta për të provuar se janë në gjendje shërbimi dhe që nuk kërkojnë gjetjen dhe eliminimin e problemeve.

Kategoria B1 përfshin nën-kategorinë përkatëse A

3. Liçenca e mirëmbajtjes së avionit të kategorisë B2 e lejon mbajtësin të kryejë detyrat e mëposhtme:

(i) të lëshojë certifikata për të kryer shërbime dhe të veprojë si staf mbështetës B2 për detyrat e mëposhtme :

të kryejë mirëmbajtjen e sistemeve elektronike dhe elektrike, dhe

- të kryejë punët elektrike dhe elektronike të sistemeve motorike dhe mekanike, që kërkojnë vetëm teste të thjeshta për të provuar se janë në gjendje shërbimi;; dhe

(ii) të lëshojë certifikata shërbimi për kryerjen e mirëmbajtjeve të planifikuara dhe të parëndësishme të linjës dhe rregullimin e defekteve të thjeshta të përcaktuara në mënyrë specifike në autorizimin e certifikimit të përmendur në Pikën 145.A.35 të Shtojcës II (Pjesa-145). Ky privilegj certifikimi do të kufizohet në punën që mbajtësi i licencës ka kryer personalisht në organizatën e mirëmbajtjes që ka lëshuar autorizimin e certifikimit tashmë të vërtetuar në licencën B2.

Liçenca e kategorisë B2 nuk përfshin ndonjë nën-kategori A.

4. Liçenca e mirëmbajtjes së avionit të kategorisë B3 e lejon mbajtësin e saj të lëshojë certifikata shërbimi dhe të veprojë si staf mbështetës B3 për:

- mirëmbajtjen e kryer në strukturën e aeroplanit, sistemet motorike, mekanike dhe elektrike,
- kryerjen e shërbimeve elektronike, që kërkojnë vetëm teste të thjeshta për të provuar se janë në gjendje shërbimi dhe që nuk kërkojnë gjetjen apo eliminimin e problemeve.

5. Licenca e mirëmbajtjes së avionit të kategorisë C e lejon mbajtësin e saj të lëshojë certifikata shërbimi për mirëmbajtjen bazë të avionit. Privilegjet për avionin zbatohen në tërësinë e tyre.

(b) mbajtësi i licencës së mirëmbajtjes së avionit nuk mund të ushtrojë privilegjet e tij nëse ato nuk janë:

1. në përputhje me kërkesat e zbatueshme të Shtojcës I (Pjesa-M) dhe Shtojcës II (Pjesa-145) dhe
2. nëse gjatë periudhës së mëparshme 2-vjeçare ai / ajo ose ka pasur 6 muaj përvojë në drejtim të mirëmbajtjes në përputhje me privilegjet e garantuara nga licenca e mirëmbajtjes së avionit ose, ka përmbushur dispozitën për garantimin e privilegjeve të përshtatshme; dhe
3. ai / ajo ka kompetencë të mjaftueshme për të certifikuar mirëmbajtjen e avionit përkatës dhe
4. ai / ajo është në gjendje të lexojë, shkruajë dhe të komunikojë në një nivel të kuptueshëm në gjuhën (t) në të cilën është shkruar dokumentacioni teknik dhe procedurat e nevojshme për të mbështetur dhënien e certifikatës së shërbimit.

66.A.25 Kërkesat themelore për njohuritë

(A) Një aplikant për licencën e mirëmbajtjes së avionit, apo shtimin e një kategorie ose nënkategorie në një licencë të tillë, duhet të demonstrojë gjatë provimit një nivel njohurish për modulet e përshtatshme të subjektit në përputhje me Shtojcën I të Aneksit III (Pjesa-66). Provimi do të kryhet ose nga një organizatë trajnimi të miratuar në mënyrën e duhur në përputhje me Aneksin IV (Pjesa-147), apo nga autoriteti kompetent.

(b) Kurset e trajnimit dhe provimet duhet të jenë kryer brenda 10 viteve përpara aplikimit për licencën e mirëmbajtjes së avionit, apo shtimin e një kategorie apo nënkategorie të tillë në një licencë të tillë të mirëmbajtjes së avionit. Nëse nuk është vepruar në këtë mënyrë, kreditet e provimit megjithatë mund të merren në përputhje me pikën (c).

(c) Aplikanti mund të kërkojë nga autoriteti kompetent kredi provimi të plota, ose të pjesëshme për njohuritë bazë për:

1. provimet për njohuritë themelore që nuk përmbushin kërkesën e përshkruar në pikën (b) më sipër; dhe
2. ndonjë kualifikim tjetër teknik që konsiderohet nga autoriteti kompetent si ekuivalent me standardin e njohurive të përcaktuar në Shtojcën III (Pjesa-66).

Kreditet duhet të jepen në përputhje me Nënpjesën E të Seksionit B të kësaj Shtojce (Pjesa-66).

(d) Kreditet skadojnë 10 vjet pasi autoriteti kompetent ia ka dhënë aplikantit. Aplikanti mund të aplikojë për kredi të reja pas skadimit.

66.A.30 Kërkesat për përvojën bazë

(a) Një aplikant për licencën e mirëmbajtjes së avionit duhet të ketë fituar:

1. për kategorinë A, nënkategoritë B1.2 dhe B1.4 dhe kategorinë B3:

(i) 3 vjet përvojë për mirëmbajtjen praktike të avionit operativ, nëse aplikanti nuk ka kryer ndonjë trajnim të mëparshëm teknik; ose

(ii) 2 vite përvojë për mirëmbajtjen praktike të avionit operativ dhe të ketë përfunduar trajnimin dhe të konsiderohet nga autoriteti kompetent si një punonjës i kualifikuar, në një zanat teknike ose

(iii) 1 vit përvojë praktike për mirëmbajtjen e avionit operativ dhe të ketë përfunduar një kurs trajnimi bazë të miratuar në përputhje me Aneksin IV (Pjesa-147);

2. Për kategorinë B2 dhe nënkategoritë B1.1 dhe B1.3:

(i) 5 vjet përvojë praktike në mirëmbajtjen e avionit operativ nëse aplikanti nuk ka kryer më parë trajnim teknik ose

(ii) 3 vjet përvojë praktike në mirëmbajtjen e avionit operativ, të ketë përfunduar trajnimet dhe të konsiderohet nga autoriteti kompetent si një punonjës i kualifikuar, në një zanat teknik ose

(iii) 2 vite përvojë praktike në mirëmbajtjen e avionit operativ dhe të ketë përfunduar një kurs trajnimi bazë në përputhje me Aneksin IV (Pjesa-147);

3. Për kategorinë C, për avion të madh:

(i) 3 vjet përvojë duke ushtruar privilegjet e kategorisë B1.1, B1.3 ose B2 për avion të madh ose si personel ndihmës sipas pikës 145.A.35, ose, një kombinim i të dyjave, ose

(ii) 5 vjet përvojë duke ushtruar privilegjet e kategorisë B1.2 ose B1.4 për avion të madh ose si personel ndihmës sipas pikës 145.A.35, ose një kombinim i të dyjave;

4. për kategorinë C, për avionë të tjerë përveç avionit të madh: 3 vjet përvojë në ushtrimin e privilegjeve të kategorisë B1 ose B2 për avionë të tjerë përveç avionit të madh, ose si personel ndihmës sipas pikës 145.A.35 (a), ose një kombinim i të dyjave;

5. për kategorinë C të fituar përmes rrugës akademike: një aplikant që mban një diplomë akademike në një disiplinë teknike, të marrë nga një institucion universitar ose institucion tjetër të arsimit të lartë të njohur nga autoriteti kompetent, duhet të ketë 3 vjet përvojë pune në një mjedis të mirëmbajtjes së avionëve civilë dhe të ketë kryer detyrat që lidhen drejtpërdrejt me mirëmbajtjen e avionëve, përfshirë 6 muaj mbikqyrje të detyrave kryesore në drejtim të mirëmbajtjes.

(b) Një aplikant për zgjatjen e licencës së mirëmbajtjes së avionit duhet të ketë një përvojë minimale për mirëmbajtjen e avionit civil në përputhje me kategorinë apo nënkategorinë shtesë të licencës të aplikuar në bazë të përcaktimeve në Shtojcën IV të këtij Aneksi (Pjesa-66).

(c) Eksperienca duhet të jetë praktike dhe duhet të përfshijë një seksion të veçantë përfaqësues të detyrave të mirëmbajtjes së avionit.

(d) Të paktën 1 vit nga përvoja e kërkuar duhet të jetë përvoja më e fundit në mirëmbajtjen e avionit të kategorisë /nënkategorisë për të cilën është kërkuar licenca fillestare e mirëmbajtjes së avionit. Në rastin e shtesave të një kategorie/nënkategorie të një licence ekzistuese të mirëmbajtjes së avionit, përvoja shtesë më e fundit në drejtim të mirëmbajtjes mund të jetë më pak se 1 vit, por duhet të jetë të paktën 3 muaj. Përvoja e kërkuar do të varet nga ndryshimi midis kategorisë/ nënkategorisë së licencës së mbajtur dhe asaj për të cilën është bërë aplikimi. Një përvojë e tilla shtesë do të jetë tipike për kategorinë / nënkategorinë e licencës së re të kërkuar.

(e) Pavarësisht nga paragrafi (a), përvoja për mirëmbajtjen e avionit e fituar jashtë një mjedisi të mirëmbajtjes së avionit civil duhet të pranohet kur mirëmbajtja e tillë është e barabartë me atë që kërkohej nga ky Aneks (Pjesa-66), sikurse është përcaktuar nga autoriteti kompetent. Përvoja shtesë e mirëmbajtjes së avionit civil, megjithatë, do të kërkohej për të siguruar njohuri të mjaftueshme për mjedisin e mirëmbajtjes së avionit civil.

(f) Përvoja duhet të jetë fituar brenda 10 viteve përpara aplikimit për licencën e mirëmbajtjes së avionit, apo shtimit të një kategorie ose nënkategorie në një licence të tillë.

66.A.40 Vlefshmëria e vazhdueshme e licencës së mirëmbajtjes të avionit

a) Licenca e mirëmbajtjes së avionit bëhet e pavlefshme 5 vjet pas lëshimit, ose ndryshimit të saj të fundit, nëse mbajtësi nuk ia paraqet licencën e tij /të saj për mirëmbajtjen e avionit autoritetit kompetent që e ka lëshuar atë, në mënyrë që të verifikojë se informacioni që përmbahet në licencë është i njëjtë me atë të përfshirë në të dhënat e autoriteteve kompetente, sipas pikës 66.B.120.

(b) Mbajtësi i licencës së mirëmbajtjes të avionit duhet të plotësojë pjesët përkatëse të formularit EASA Form 19 (shih Shtojcën V) dhe ta dërgojë atë së bashku me kopjen e licencës tek autoriteti kompetent që ka lëshuar licencën origjinale të mirëmbajtjes së avionit, nëse mbajtësi i saj nuk punon në një organizatë të mirëmbajtjes të licencuar në përputhje me Aneksin II (Pjesa-145), e cila parashikon në statutin e saj një procedurë sipas së cilës kjo organizatë mund të paraqesë dokumentet e nevojshme në emër të mbajtësit të licencës së mirëmbajtjes së avionit.

(c) Çdo privilegj certifikimi i mbështetur mbi një licencë të mirëmbajtjes së avionit bëhet i pavlefshëm menjëherë pasi licenca për mirëmbajtjen e avionit bëhet e pavlefshme.

(d) Licenca e mirëmbajtjes së avionit është e vlefshme vetëm (i) kur lëshohet dhe / ose ndryshohet nga autoriteti kompetent dhe (ii) kur mbajtësi ka nënshkruar dokumentin.

66.A.45 Miratimi i klasifikimeve të avionit

(A) Në mënyrë që të ketë të drejtë për të ushtruar privilegjet e certifikimit në një tip të veçantë avioni, mbajtësi i licencës së mirëmbajtjes së avionit duhet ta ketë licencën e tij /të saj të vërtetuar me klasifikimet përkatëse të avionit.

- Klasifikimet përkatëse të avionit për kategorinë B1, B2 ose C janë si mëposhtëm:

1. Për avionin e grupit 1, klasifikimi i tipit të avionit të përshtatshëm.

2. Për avionin e grupit 2, klasifikimi i tipit të avionit të përshtatshëm, klasifikimi i nën-grupit të prodhuesit, ose klasifikimi i plotë i nën-grupit.

3. Për avionin e grupit 3, klasifikimi i tipit të avionit të përshtatshëm, ose klasifikimi i plotë në grup.

- Për kategorinë B3, klasifikimi përkatës kryhet për 'avionët johermetik me motor me piston prej 2 000 kg MTOM 000 dhe më pak ".

- Për kategorinë A, nuk kërkohet klasifikimi dhe ky klasifikim kryhet në përputhje me kërkesat e pikës 145.A.35 të Aneksit II (Pjesa-145).

(a) Miratimi i klasifikimeve të tipit të avionit kërkon përfundimin e kënaqshëm të trajnimit për tipin e avionit të kategorisë përkatëse B1, B2 ose C.

(b) Përveç kërkesave të pikës (b), miratimi i klasifikimit fillestar të tipit të avionit brenda një kategorie / nën-kategorie të dhënë kërkon përfundimin e kënaqshëm të trajnimit përkatës për punën, siç përshkruhet në Shtojcën III të Aneksit III (Pjesa-66).

(c) Me përjashtim të pikave (b) dhe (c), për grupin 2 dhe 3 të avionit, klasifikimet e tipit të avionit mund të bëhen gjithashtu pas:

- përfundimit të kënaqshëm të provimit të tipit të avionit të kategorisë përkatëse B1, B2 ose C të përshkruara në Shtojcën III të këtij Aneksi (Pjesa-66), dhe

- në rastin e kategorisë B1 dhe B2, demonstrimit të përvojës praktike mbi tipin e avionit. Në këtë rast përvoja praktike përfshin një seksion përfaqësues të aktiviteteve të mirëmbajtjes në përputhje me kategorinë e licencës.

Në rast të një klasifikimi të kategorisë C për një person të kualifikuar si rezultat i zotërimit të një diplome akademike, sikurse specifikohet në pikën 66.A.30 (a) (5), provimi i parë përkatës për tipin e avionit duhet të jetë në nivelin e kategorisë B1 ose B2.

(e) Për avionin e grupit 2:

1. miratimi i klasifikimeve të nën-grupit të prodhuesit për mbajtësit e licencës të kategorisë B1 dhe C kërkon respektimin e kërkesave të klasifikimit të tipit të avionit për të paktën dy tipe avionësh nga i njëjti prodhues të cilët të kombinuar janë përfaqësues të nën-grupit të zbatueshëm të prodhuesit;

2. miratimi i klasifikimeve të plota të nën-grupit për mbajtësit e licencës së kategorisë B1 dhe C kërkon respektimin e kërkesave të klasifikimit të tipit të avionit për të paktën tre lloje avionësh nga prodhues të ndryshëm, të cilët të kombinuar janë përfaqësues të nën-grupit të zbatueshëm;

3. miratimi i klasifikimeve të nën-grupeve dhe të grupit të plotë të prodhuesit për mbajtësit e licencës së kategorisë B2 kërkon demonstrim të përvojës praktike, e cila do të përfshijë një seksion të veçantë përfaqësues të veprimtarive të mirëmbajtjes lidhur me kategorinë e licencës dhe të nën grupit të aplikueshëm të avionit.

(f) Për avionin e grupit 3:

1. miratimi i klasifikimit të grupit të plotë 3 për mbajtësit e licencave të kategorisë B1, B2 dhe C kërkon demonstrimin e përvojës praktike, e cila do të përfshijë një seksion të veçantë përfaqësues të aktiviteteve për mirëmbajtjes në bazë të kategorisë së licencës dhe të grupit 3.

2. për kategorinë B1, nëse aplikanti nuk jep dëshmi për përvojën e përshtatshme, klasifikimi i grupit duhet t'i nënshtrohet kufizimeve të mëposhtme, të cilat duhet të përcaktohen në licencë:

- avionët hermetikë
- avionët me strukturë metalike
- avionët me strukturë të përbërë
- avionët me strukturë druri
- avionët me strukturë tubi metalik të mbuluar me pëlthurë.

(G) Për licencën B3:

1. miratimi i klasifikimit të " avionëve jo hermetik dhe me motor me piston me një peshë prej 2 000 kg MTOM dhe më pak" kërkon demonstrimin e përvojës praktike që do të përfshijë një seksion të veçantë përfaqësues të veprimtarive për mirëmbajtjen në përputhje me kategorinë e licencës. 2. nëse aplikanti nuk dëshmon se ka përvojën e duhur, klasifikimi i përmendur në pikën 1 duhet t'i nënshtrohet kufizimeve të mëposhtme, të cilat duhet të përcaktohen në licencë:

- Avionë me strukturë druri
- Avionë me strukturë me tub metalik të mbuluar me pëlthurë
- Avionë me strukturë metalike
- Avionë me strukturë të përbërë.

66.A.50 Kufizimet

(a) Kufizimet e paraqitura lidhur me licencën e mirëmbajtjes së avionit perbëjnë përjashtime nga privilegjet e certifikimit dhe ndikojnë ndaj avionit në tërësinë e tij.

(b) Kufizimet e përmendura në pikën 66.A.45 do të hiqen pas

1. demonstrimit të përvojës së duhur, ose
2. pas një vlerësimi të kënaqshëm praktik të kryer nga organi kompetent.

(c) Kufizimet e përmendura në pikën 66.A.70 do të hiqen pas përfundimit të kënaqshëm të provimit për ato module / lëndë që përcaktohen në raportin e konvertimit të zbatueshëm të përmendur në pikën 66.B.300.

66.A.55 Provat e kualifikimit

Personeli që gëzon privilegjet e certifikimit si dhe stafi mbështetës do të paraqesin licencën e tyre si provë kualifikimi brenda 24 orëve me kërkesë të personit të autorizuar.

66.A.70 Dispozitat e konvertimit

(a) Mbajtësit të një kualifikimi të personelit të certifikuar i vlefshëm në një Shtet Anëtar, para hyrjes në fuqi të Aneksit

III (Pjesa-66) i lëshohet licenca e mirëmbajtjes së avionit nga autoriteti kompetent i këtij Shteti Anëtar pa iu nënshtruar provimit të mëtejshëm sipas kushteve të përcaktuara në Seksionin B, Nën pjesa D.

(b) Një person, i cili kalon nëpër një proces të kualifikimit të stafit të certifikuar të vlefshëm në një Shtet Anëtar, para datës së hyrjes në fuqi të Aneksit III (Pjesa-66) mund të vazhdojë që të kualifikohet. Mbajtësit e një kualifikimi të personelit të certifikuar të fituar pas një procesit të tillë i lëshohet një licencë e mirëmbajtjes së avionit nga autoriteti kompetent i këtij shteti anëtar pa iu nënshtruar provimit të mëtejshëm sipas kushteve të përcaktuara në Nën pjesën D të Seksionit B.

(c) Kur është e nevojshme, licenca e mirëmbajtjes së avionit duhet të përmbajë kufizime në përputhje me pikën 66.A.50 për të pasqyruar ndryshimet midis (i) qëllimit të kualifikimit të stafit të certifikuar të vlefshëm në Shtetin Anëtar përpara hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje dhe (ii) kërkesave për të patur njohuri bazë dhe standardet bazë të provimeve të përcaktuara në Shtojcën I dhe II të këtij Aneksi (Pjesa-66).

(d) Me përjashtim të paragrafit (c) për avionët që nuk përfshihen në transportin ajror tregëtar ndryshe nga avionët e mëdhenj, licenca e mirëmbajtjes së avionit duhet të përmbajë kufizime në përputhje me pikën 66.A.50 për të siguruar që privilegjet e stafit të certifikuar të vlefshme në Shtetin Anëtar përpara hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje dhe privilegjet e licencës së konvertuar të mirëmbajtjes së avionit Pjesa-66 të mbeten të njëjta.

SEKSIONI B

PROCEDURAT PËR AUTORITETET KOMPETENTE

NENPJESA A

TË PËRGJITHSHME

66.B.1 Qellimi

Ky seksion përcakton procedurat, përfshirë kërkesat administrative që duhet të ndiqen nga autoritetet kompetente të ngarkuar me zbatimin e Seksionit A të këtij Aneksi (Pjesa-66).

66.B.10 Autoriteti Kompetent

(a) Të përgjithshme

Autoriteti i Aviacionit Civil është autoriteti kompetent me përgjegjësi të caktuara për lëshimin, vazhdimin, ndryshim, pezullimin ose revokimin e licencave të mirëmbajtjes së avionit.

Ky autoritet kompetent ka një strukturë të përshtatshme organizative për të siguruar pajtueshmërinë me këtë Aneks (pjesa-66).

(b) Burimet

Autoriteti kompetent ka mbështetjen e duhur për të siguruar zbatimin e kërkesave të këtij aneksi (pjesa-66).

(c) Procedurat

Autoriteti kompetent përcakton procedurat e dokumentuara, ku të paraqesë me hollësi mënyrën e arritjes së

përputhshmërisë me këtë shtojcë (Pjesa 66). Këto procedura rishikohen dhe ndryshohen për të siguruar

përputhshmërinë e vazhdueshme.

66.B.20 Mbajtja e të dhënave

(a) Autoriteti kompetent krijon një sistem të mbajtjes së të dhënave për të bërë të mundur vijueshmërinë e procesit

të lëshimit, rivlerësimit, ndryshimit, pezullimit, apo revokimit të çdo licence të mirëmbajtjes së avionit.

(b) Këto të dhëna përfshijnë për çdo licencë:

1. Kërkesën për të marrë licencën e mirëmbajtjes së avionit ose për t'a ndryshuar atë, përfshirë të gjitha dokumentet mbështetëse
2. një kopje të licencës së mirëmbajtjes së avionëve përfshirë çdo ndryshim;
3. kopje të të gjithë korrespondencës përkatëse;
4. detajet për çdo përjashtim dhe veprim zbatues;
5. çdo raport të mbajtur nga autoritetet e tjera kompetente në lidhje me mbajtësin e licencës së mirëmbajtjes së avionit;
6. të dhënat e provimeve të kryera nga organi kompetent;
7. raportin e përdorur për konvertimin;
8. Raportin e krediteve të zbatueshme që përdoren për kreditimin.

(c) Të dhënat e përmendura në pikat 1 deri në 5 të pikës (b) duhet të ruhen të paktën 5 vjet pas përfundimit të vlefshmërisë së licencës.

(d) Të dhënat e përmendura në pikat 6, 7 dhe 8 të pikës (b) duhet të ruhen për një periudhë të pakufizuar.

66.B.25 Shkëmbimi reciprok i informacioneve

(a) Në mënyrë që të zbatojnë kërkesat e kësaj rregulloreje, autoritetet kompetente marrin pjesë në një shkëmbim të përbashkët të informacionit në përputhje me nenin 15 të Rregullores (EC) Nr 216/2008.

(b) Pa çënuar kompetencat e Shteteve Anëtare, në rast të një rreziku potencial të sigurisë që përfshin disa shtete anëtare,

autoritetet përkatëse kompetente ndihmojnë njëri tjetrin për kryerjen e një veprimi mbikqyrës të domosdoshëm.

66.B.30 Përjashtimet

Të gjitha përjashtimet e sanksionuara në përputhje me nenin 14.4 të Rregullores baze regjistrohen dhe ruhen nga autoriteti kompetent.

NËNPJESA B

LËSHIMI I LICENCËS SË MIRËMBAJTJES SË AVIONIT

Kjo nënpjesë paraqet procedurat që duhet të ndiqen nga autoriteti kompetent për të lëshuar, ndryshuar ose zgatur licencën e mirëmbajtjes së avionit.

66.B.100 Procedura për lëshimin e licencës për mirëmbajtjen e avionit nga autoriteti kompetent

(a) Me marrjen e formularit Form 19 sipas EASA dhe çdo dokumentacion mbështetës, autoriteti kompetent verifikon nëse formulari Form 19 është plotësuar dhe sigurohet se përvoja e pretenduar përmbush kërkesat e këtij aneksi (Pjesa-66).

(b) Autoriteti kompetent verifikon statusin e provimit të aplikantit dhe /ose konfirmon vlefshmërinë e çdo

krediti për t'u siguruar se të gjitha modulet e nevojshme të Shtojcës I janë plotësuar në bazë të kërkesave të këtij Aneksi Pjesa-66).

(c) Kur ta ketë verifikuar identitetin dhe datën e lindjes së aplikantit dhe pasi të jetë bindur se aplikuesi i plotëson

standardet e njohurive dhe përvojës që kërkohej nga ky Aneksi (Pjesa-66), autoriteti kompetent i jep aplikantit

licencën përkatëse të mirëmbajtjes së avionit. I njëjti informacion mbahet në regjistrat e autoritetit kompetent.

(d) Kur tipet apo grupet e avionëve janë miratuar në kohën e lëshimit të licencës së parë të mirëmbajtjes së avionit autoriteti

kompetent verifikon përputhshmërinë me pikën 66.B.115.

66.B.105 Procedura për lëshimin e licencës së mirëmbajtjes së avionit me anë të një organizate mirëmbajtje të licencuar në përputhje me Shtojcën II (pjesa-145)

(a) Një organizatë mirëmbajtje e miratuar në përputhje me Shtojcën II (pjesa-145), kur autorizohet nga autoriteti kompetent

për të kryer këtë aktivitet mundet (i) të përgatisë licencën e mirëmbajtjes së avionit në emër të autoritetit kompetent ose (ii)

t'i bëjë rekomandime autoritetit kompetent në lidhje me aplikimin nga një individ për një licencë të mirëmbajtjes së

avionëve në mënyrë që autoriteti kompetent mund të përgatisë dhe të lëshojë një licencë të tillë.

(b) Organizatat e mirëmbajtjes të referuar në pikën (a) duhet të sigurojnë përputhshmërinë me pikat 66.B.100 (a) dhe (b).

(c) Në të gjitha rastet, licenca e mirëmbajtjes së avionit mund t'i lëshohet aplikuesit vetëm nga autoriteti kompetent.

66.B.110 Procedura për ndryshimin e licencës së mirëmbajtjes së avionit për të përfshirë një kategori ose nënkategori shtesë bazë

(a) Pas përfundimit të procedurave të përcaktuara në pikat 66.B.100 ose 66.B.105, autoriteti kompetent duhet të miratojë kategorinë ose nënkategorinë shtesë bazë lidhur me licencën e mirëmbajtjes së avionit duke vendosur vulën dhe nënshkrimin, ose të rilëshojë licencën.

(b) Sistemi i regjistrimit të autoritetit kompetent duhet të ndryshohet në përputhje me rrethanat.

66.B.115 Procedura për ndryshimin e licencës së mirëmbajtjes së avionit për të përfshirë një klasifikim të avionit ose për të hequr kufizimet

(a) Pasi merr formularin e përshtatshëm EASA Form 19 dhe çdo dokumentacion mbështetës që tregon përmbushjen e kërkesave të klasifikimit të aplikueshëm së bashku me licencën shoqëruese të mirëmbajtjes së avionit, autoriteti kompetent duhet ose:

1. ta miratojë licencën e mirëmbajtjes së avionit të aplikantit me klasifikimin e zbatueshëm të avionit; ose

2. ta rilëshojë licencën në fjalë për të përfshirë klasifikimin e zbatueshëm të avionit ose

3. të heqë kufizimet e aplikueshme në përputhje me pikën 66.A.50.

Sistemi i regjistrimit i përdorur nga autoriteti kompetent ndryshohet në përputhje me rrethanat.

(b) Në rastin kur organizata e trajnimit të mirëmbajtjes nuk e ka kryer trajnimin e plotë për tipin me miratimin e duhur në përputhje me Aneksin IV (Pjesa-147), autoriteti kompetent duhet të jetë i bindur së të gjitha kërkesat e trajnimit për tipin janë përmbushur përpara dhënies së klasifikimi i tipit.

(c) Në rastin kur nuk kërkohet trajnimi në vendin e punës, klasifikimi i tipit të avionit duhet të miratohet në bazë të Certifikatës së

Njohjes e lëshuar nga një organizatë e trajnimit të mirëmbajtjes të miratuar në përputhje me Aneksin IV (Pjesa-147).

(d) Në rastin kur trajnimi për tipin e avionit nuk është mbuluar nga një kurs i vetëm, autoriteti kompetent duhet të jetë i bindur përpara miratimit të klasifikimit të tipit se përmbajtja dhe kohëzgjatja e kurseve përmbushin plotësisht gamën e kategorisë së licencës dhe se fushat e ndërveprimit janë trajtuar në mënyrë të përshtatshme.

(e) Në rastin e trajnimeve të ndryshme, autoriteti kompetent duhet të jetë i bindur se (i) kualifikimi i mëparshëm i aplikuesit, i plotësuar ose (ii) nga një kurs i miratuar në përputhje me Aneksin IV (Pjesa-147) ose një kurs i miratuar direkt nga autoriteti kompetent, është i pranueshëm për miratimin e klasifikimit të llojit.

(b) Pajtueshmëria me elementët praktikë do të demonstron nga (i) ofrimi i regjistrave të hollësishëm të trajnimeve praktike apo një procesverbal i ofruar nga një organizatë e mirëmbajtjes të miratuar në përputhje me Aneksin II (Pjesa-145), ose, kur është e disponueshme, (ii) nga certifikata e trajnimit që mbulon elementin praktik të trajnimit, e cila është lëshuar nga një organizatë e trajnimit për mirëmbajtjen e miratuar plotësisht në përputhje me Aneksin IV (Pjesa-147).

(g) Miratimi i tipit të avionit do të përdorë klasifikimet e tipit të avionit të përcaktuara nga Agjencia.

66.B.120 Procedura për rinovimin e vlefshmërisë së licencës së mirëmbajtjes së avionit

(a) Autoriteti kompetent duhet të krahasojë licencën e mirëmbajtjes së avionit me regjistrat e autoritetit kompetent dhe të verifikojë çdo revokim, pezullim, ose ndryshim veprimi të pritshëm në përputhje me pikën 66.B.500. Nëse dokumentet janë të njëjta dhe asnjë veprim nuk ka mbetur pezull në zbatim të pikës 66.B.500, kopja e mbajtësit të licencës duhet të rinovohet për 5 vjet dhe si rrjedhojë të miratohet dosja.

(b) Në qoftë se regjistrat e autoritetit kompetent ndryshojnë nga licenca e mirëmbajtjes së avionit

e mbajtur nga mbajtësi i licencës:

1. autoriteti kompetent do të hetojë arsyet për ndryshime të tilla dhe mund të vendosë që të mos e rinovojë licencën e mirëmbajtjes së avionit

2. autoriteti kompetent duhet ta informojë mbajtësin e licencës dhe çdo organizatë të njohur mirëmbajtje të miratuar në përputhje me Aneksin I (Pjesa-M) Nën pjesën F, ose Aneksin II (Pjesa-145) se mund të preken drejtpërdrejt nga një fakti i tillë.

3. autoriteti kompetent duhet që, nëse është e nevojshme, të ndër marrë veprime në përputhje me pikën 66.B.500 për të revokuar, pezulluar ose ndryshuar licencën në fjalë.

66.B.125 Procedura për konvertimin e licencave përfshirë klasifikimet e grupit

(a) Klasifikimet individuale të tipit të avionit të miratuar tashmë lidhur me licencën e mirëmbajtjes së avionëve të referuara në pikën 4 të Neni 5 do të mbeten në licencë dhe nuk do të konvertohen në klasifikime të reja nëse mbajtësi i licencës nuk përmbush plotësisht kërkesat për miratimin të përcaktuar në pikën 66.A.45 të këtij Aneksi (Pjesa-66) për klasifikimet përkatëse të grupit/nën grupit.

(b) konvertimit do të kryhet në përputhje me tabelën e konvertimit në vijim:

1. për kategorinë B1 ose C:

- Helikopteri me motor me piston, grupi i plotë: konvertohet në "nën-grupi i plotë 2c" plus klasifikimet e tipit të avionit për ata helikopterë me një motor me piston që bëjnë pjesë në grupin 1,

— helikopteri me motor me piston, grupi prodhues: konvertohet në "nën-grupi prodhues 2c" plus klasifikimet e tipit të avionit për ata helikopterët me motor me një piston të prodhuesit që bën pjesë në grupin 1,

— helikopteri me motor me turbinë, grupi i plotë: konvertohet në "nën-grupi i 2b" plus klasifikimet e tipit të avionit për helikopterët me motor me një turbinë që bëjnë pjesë në grupin 1,

— helikopteri me motor me turbinë, grupi prodhues: konvertohet në "nëngrupi prodhues 2b" plus klasifikimet e tipit të avionit për helikopterët me motor me një turbinë të prodhuesit që bën pjesë në grupin 1,

— avioni me motor me një piston me strukturë metalike, qoftë i grupit të plotë ose i grupit prodhues: konvertohet në "Grup të plotë 3". Për licencën B1 do të përfshihen kufizimet e mëposhtme: avionët me strukturë të përbërë, avionët me strukturë druri dhe avionët me tub metalik dhe prej pëlhere,

— avioni me motor me shumë pistona me strukturë metalike, qoftë i grupit të plotë, ose i grupit të prodhuesit: konvertohet në "Grup të plotë 3". Për licencën B1 do të përfshihen kufizimet e mëposhtme : avionë me strukturë të përbërë, avionë me strukturë prej druri, avionë me tub metalik dhe pëlhere,

—avioni me motor me një piston - struktura e përbërë, qoftë grupi i plotë ose grupi prodhues: konvertohet në "Grup i plotë 3". Për licencën B1 do të përfshihen kufizimet e mëposhtme: avionë me strukturë metalike, avionë me strukturë prej druri, avionë me tub metalik dhe pëlhere,

— avioni me motorë me shumë pistona - struktura prej druri, qoftë grup i plotë ose grup prodhues: konvertohet në "grup i plotë 3". Për licencën B1 do të përfshihen kufizimet e mëposhtme: avionë me strukturë metalike, avionë me strukturë të përbërë dhe avionë me tub metalik dhe prej pëlhere,

— avioni me motor me një piston - struktura e përbërë, qoftë grupi i plotë ose grupi prodhues: konvertohet në "grup i plotë 3". Për licencën B1 do të përfshihen kufizimet e mëposhtme: avionë me strukturë metalike, avionë prej druri dhe avionë me strukturë me tub metalik dhe pëlhere,

— Avioni me motor me shumë pistona - struktura e përbërë, qoftë grup i plotë, ose grup prodhues: konvertohet në "grupi i plotë 3". Për licencën B1 do të përfshihen kufizimet e mëposhtme: avionë me strukturë metalike, avionë me strukturë druri dhe avionë me tub metalik dhe prej pëlhere,

— Avioni me turbinë – një motor, grupi i plotë: konvertohet në "nën-grupi i plotë 2a" plus klasifikimet e tipit të avionit për avionët me një turbohelikë, të cilët nuk kërkonin një klasifikim të tipit të avionit në sistemin e mëparshëm dhe bëjnë pjesë në grupin 1,

— Avioni me një motor me shumë turbina, grupi prodhues: konvertohet në "nën- Grupi prodhues 2a " plus klasifikimet për tipin e avionit për avionët me një turbohelikë të atij prodhuesi, i cili nuk kërkoj një klasifikim të tipit të avionit në sistemin e mëparshëm dhe që bën pjesë në grupin 1,

— Avioni me një motor me shumë turbina, grup i plotë: konvertohet në klasifikimet e tipit të avionit për avionët me shumë turbohelika, të cilat nuk kanë kërkuar një klasifikim të tipit të avionit në sistemin e mëparshëm;

2. për kategorinë B2:

- Avioni: konvertohet në " nën-grup i plotë 2a" dhe "grup i plotë 3", plus klasifikimet e tipit të avionit për ata avionë të cilët nuk kanë kërkuar klasifikime të tipit të avionit në sistemin e mëparshëm dhe bëjnë pjesë në grupin 1,

helikopteri: konvertohet në "nëngrupe të plota 2b dhe 2c", plus klasifikimet e tipit të avionit për ata helikopterë që nuk kanë kërkuar klasifikime të tipit të avionit në sistemin e mëparshëm dhe që bëjnë pjesë në grupin 1;

3. për kategorinë C:

— avioni: konvertohet në " nën-grup të plotë 2a" dhe "grup të plotë 3", plus klasifikimet e tipit të avionit për ata avionë të cilët nuk kanë kërkuar klasifikimin e tipit të avionit në sistemin e mëparshëm dhe që bëjnë pjesë në grupin 1,- helikopteri: konvertohet në " nën-grupe të plota 2b dhe 2C", plus klasifikimet e llojit të avionit për helikopterët që nuk kanë kërkuar një klasifikim të tipit të avionit në sistemin e mëparshëm dhe që bëjnë pjesë në grupin 1.

(c) Nëse licenca është subjekt i kufizimeve pas procesit të konvertimit të përmendur në pikën 66.A.70, këto kufizime do të mbeten në licencë, nëse nuk janë hequr sipas kushteve të përcaktuara në raportin përkatës të konvertimit të përmendur në pikën 66.B.300.

66.B.130 Procedura për miratimin direkt të trajnimit të tipit të avionit

Autoriteti kompetent mund të miratojë atë trajnim të tipit të avionit që nuk është kryer nga një organizatë e trajnimit

të mirëmbajtjes të miratuar në përputhje me Aneksin IV (Pjesa-147), në vijim të pikës 1 të Shtojcës III të këtij Aneksi (Pjesa-66). Në një rast të tillë autoriteti kompetent duhet të ketë një procedurë për të siguruar që trajnimi për tipin e avionit të kryhet në përputhje me Shtojcën III të këtij Aneksi (Pjesa-66).

helikopteri: konvertohet në "nëngrupe të plota 2b dhe 2c", plus klasifikimet e tipit të avionit për ata helikopterë që nuk kanë kërkuar klasifikime të tipit të avionit në sistemin e mëparshëm dhe që bëjnë pjesë në grupin 1;

3. për kategorinë C:

— avioni: konvertohet në " nën-grup të plotë 2a" dhe "grup të plotë 3", plus klasifikimet e tipit të avionit për ata avionë të cilët nuk kanë kërkuar klasifikimin e tipit të avionit në sistemin e mëparshëm dhe që bëjnë pjesë në grupin 1,

- helikopteri: konvertohet në " nën-grupe të plota 2b dhe 2C", plus klasifikimet e llojit të avionit për helikopterët që nuk kanë kërkuar një klasifikim të tipit të avionit në sistemin e mëparshëm dhe që bëjnë pjesë në grupin 1.

(c) Nëse licenca është subjekt i kufizimeve pas procesit të konvertimit të përmendur në pikën 66.A.70, këto kufizime do të mbeten në licencë, nëse nuk janë hequr sipas kushteve të përcaktuara në raportin përkatës të konvertimit të përmendur në pikën 66.B.300.

66.B.130 Procedura për miratimin direkt të trajnimit të tipit të avionit

Autoriteti kompetent mund të miratojë atë trajnim të tipit të avionit që nuk është kryer nga një organizatë e trajnimit të mirëmbajtjes të miratuar në përputhje me Aneksin IV (Pjesa-147), në vijim të pikës 1 të Shtojcës III të këtij Aneksi (Pjesa-66). Në një rast të tillë autoriteti kompetent duhet të ketë një procedurë për të siguruar që trajnimi për tipin e avionit të kryhet në përputhje me Shtojcën III të këtij Aneksi (Pjesa-66).

NËNPJESA C

PROVIMET

Kjo nënpjesë ofron procedurat që duhen ndjekur për provimet e kryera nga organi kompetent.

6 6.B.200 Provimi nga autoriteti kompetent

(a) Të gjitha pyetjet e provimeve do të mbahen në një mënyrë të sigurtë në

t'u siguruar që kandidatët të mos e dinë se cila pyetje e veçantë do të formojë bazën e provimit.

(b) Autoriteti kompetent duhet të propozojë:

1. personat që kontrollojnë pyetjet që do të përdoren për çdo provim;

2. Personat që do të jenë të pranishëm gjatë të gjitha provimeve për të siguruar integritetin e provimit.

(c) Provimet bazë duhet të ndjekin standardet e specifikuara në Shtojcën I dhe II të kështij Aneksi (Pjesa-66).

(d) Provimet e trajnimit të tipit të avionit dhe provimet e tipit të avionit do të zbatojnë standardet e specifikuara në Shtojcën III të kështij Aneksi (Pjesa-66).

(e) Pyetjet e reja për esenë do të pyeten të paktën në çdo 6 muaj dhe pyetjet tashmë të trajtuara nuk do të përdoren më. Një procesverbal do të mbahet për pyetjet e trajtuara për t'iu referuar.

(f) Të gjitha fletët e provimit do t'i dorëzohen kandidatit në fillim të provimit dhe do t'u kthehen pedagogëve në fund të afatit të caktuar të provimit. Asnjë letër provimi nuk mund të largohet nga dhoma e provimit gjatë kohës së caktuar për provim.

(g) Përveç dokumentacionit specifik të nevojshëm për provimet e tipit të avionit, vetëm letra e provimit mund t'i vihet në dispozicion kandidatit gjatë ekzaminimit.

(h) Kandidatët që marrin pjesë në provim do të ndahen nga njëri tjetri, në mënyrë që të mos kenë mundësi të lexojnë letrat e provimit të njëri tjetrit. Ata nuk mund të flasin me ndonjë person tjetër përveç se me pedagogun.

(i) Ata kandidatë për të cilët ka prova se kanë mashtruar do të ndalohen të hyjnë në ndonjë provim tjetër për një periudhë 12 mujore nga data e provimit në të cilin ata kryen aktin e mashtrimit.

NËNDARJA D

KONVERTIMI I KUALIFIKIMEVE TË PERSONELIT TË CERTIFIKUAR

Kjo Nënndarje garanton procedurat për konvertimin e kualifikimeve të stafit të certifikuar të përmendur në pikën 66.A.70 në licenca për mirëmbajtjen e avionëve.

(a) - Vetëm autoriteti kompetent mund të konvertojë kualifikimet (i) e fituara në Shtetin Anëtar, i cili është kompetent për këto kualifikime, pa cenuar marrëveshjet bilaterale dhe (ii) të vlefshme para hyrjes në fuqi të kërkesave të zbatueshme të këtij aneksi (Pjesa -66).

(b) Vetëm autoriteti kompetent mund ta kryejë konvertimin në bazë të një raporti konvertimi të përcaktuar në përputhje me pikat 66.B.305 ose 66.B.310,

(c) Raportet e konvertimit duhet ose (i) të hartohen nga autoriteti kompetent ose (ii) të miratohen nga organi kompetent për të siguruar pajtueshmërinë me këtë Aneks (Pjesa-66).

(d) Raportet e konvertimit si dhe ndryshimet e mundshme do të mbahen në arkiv nga autoriteti kompetent në përputhje me pikën 66.B.20.

66.B.305 Raporti i konvertimi për kualifikimet kombëtare

(a) Raporti i konvertimit për kualifikimet kombëtare të stafit të certifikuar duhet të përshkruajë gamën e çdo lloji kualifikimi, përfshirë licencën kombëtare shoqëruese, nëse ka të tillë, privilegjet shoqëruese dhe të përfshijë një kopje të rëndësishme të rregulloreve përkatëse kombëtare që përcaktojnë këto.

(b) Raporti i konvertimit duhet të përshkruajë çdo lloj kualifikimi të përmendur në pikën (a):

1. Llojin e licencës së mirëmbajtjes së avionëve e cila do të konvertohet; dhe

2. Kufizimet që do të shtohen në përputhje me pikat 66.A.70 (c) ose (d), dhe

3. Kushtet për heqjen e kufizimeve, duke specifikuar modulën / lëndët e provimit për të cilat do të hiqen kufizimet dhe do të merret licenca e plotë e mirëmbajtjes së avionit, apo duke përfshirë një nënkategori shtesë. Këtu do të përfshihen modulet e përcaktuara në Shtojcën III të këtij Aneksi (Pjesa-66) dhe që nuk mbulohen nga kualifikimi kombëtar.

66.B.310 Raport i konvertimit për autorizimet e miratuara të organizatave të mirëmbajtjes

(a) Për çdo organizatë mirëmbajtje të aprovuar, raporti i konvertimit duhet të përshkruajë gamën e të gjitha llojeve të autorizimeve të lëshuara nga organizata e mirëmbajtjes dhe të përfshijë një kopje të procedurave përkatëse të miratuara të organizatës së mirëmbajtjes lidhur me kualifikimin dhe autorizimin e stafit të certifikuar në të cilin bazohet procesi i konvertimit.

(b) Raporti i konvertimit përcakton të gjitha llojet e autorizimeve të përmendur në pikën (a):

1. në cilën licencë të mirëmbajtjes së avionëve do të konvertohet, dhe

2. cilat kufizime duhet të shtohen në përputhje me pikat 66.A.70 (c) ose (d), dhe

3. Kushtet për heqjen e kufizimeve, duke specifikuar modulën / lëndët e provimit për të cilat do të hiqen kufizimet dhe do të merret licenca e plotë e mirëmbajtjes së avionit, apo duke përfshirë një nënkategori shtesë. Këtu do të përfshihen modulet e përcaktuara në Shtojcën III të këtij Aneksi (Pjesa-66) dhe që nuk mbulohen nga kualifikimi kombëtar.

NËNPJESA E KREDITET E PROVIMIT

Kjo nënpjesë përcakton procedurat për dhënien e krediteve të provimit të referuara në pikën 66.A.25 (c).

66.B.400 Të Përgjithshme

(a) Autoriteti kompetent mund të japë kredite vetëm mbi bazën e një raporti të krediteve të përgatitur në përputhje me pikën 66.B.405.



(b) Raporti i krediteve duhet (i) të hartohet nga autoriteti kompetent ose (ii) të miratohet nga autoriteti kompetent për të siguruar pajtueshmërinë me këtë Aneks (Pjesa-66).

(c) Raportet e kreditit së bashku me çdo lloj ndryshimi duhet të mbahen në arkiv nga autoriteti kompetent në përputhje me pikën 66.B.20.

66.B.405 Raporti i kreditit të provimit

(a) Raporti i kreditit duhet të përfshijë një krahasim midis:

(I) moduleve, nën-moduleve, lëndëve dhe niveleve të njohurive të përfshira në Shtojcën I të këtij Aneksi (Pjesa-66) dhe

(ii) programeve të kualifikimit teknik në bazë të kategorisë së veçantë të kërkuar.

Ky krahasim duhet të përcaktojë nëse është demonstruar pajtueshmëria dhe duhet të përmbajë justifikimin për secilën deklaratë.

(b) Krediti për provimet, përveç se provimeve për njohuritë themelore të kryera në organizatat e trajnimit për mirëmbajtjen të miratuara në përputhje me Aneksin IV (Pjesa-147), mund të jepen vetëm nga autoriteti kompetent i Shtetit Anëtar në të cilin është fituar kualifikimi, pa cënuar marrëveshjet dypalëshe.

(c) Asnjë kredit nuk mund të jepet nëse nuk ekziston një deklaratë pajtueshmërie për çdo modul dhe nën-modul, ku të theksohet se në cilin kualifikim teknik mund të gjendet standardi ekuivalent.

(d) Autoriteti kompetent duhet të kontrollojë rregullisht nëse (i) standardet kombëtare të kualifikimit ose (ii) Shtojca I e këtij Aneksi (Pjesa-66) kanë ndryshuar dhe të vlerësojë nëse kërkohen ndryshime në raportin e kreditit. Këto ndryshime duhet të dokumentohen, të kenë datën e caktuar dhe të regjistrohen.

66.B.410 Vlefshmëria e kredit të provimit

Autoriteti kompetent duhet ta njoftojë aplikuesin me shkrim për çdo kredit të dhënë së bashku me referencës e përdorur ndaj raportit të kreditit.

(b) Kreditet duhet të skadojnë 10 vjet pasi janë dhënë.

(c) Pas skadimit të krediteve, aplikanti mund të aplikojë për kredite të reja. Autoriteti kompetent duhet të vazhdojë ti konsiderojë këto kredite të vlefshme për një periudhë shtesë prej 10 vitesh pa kryer asnjë shqyrtim të mëtejshëm, në qoftë se kërkesat për njohuritë bazë të përcaktuara në Shtojcën I të këtij Aneksi (Pjesa-66) nuk janë ndryshuar.

NËNPJESA F MBIKËQYRJA E VAZHDUESHME

Kjo nënpjesë përshkruan procedurat për mbikëqyrjen e vazhdueshme të licencës së mirëmbajtjes të avionëve dhe në veçanti për revokimin, pezullimin ose kufizimin e licencës së mirëmbajtjes të avionit.

66.B.500 Revokimi, pezullimi apo kufizimi i licencës së mirëmbajtjes të avionit

Autoriteti kompetent do të pezullojë, kufizojë ose revokojë licencën e mirëmbajtjes së avionit në rast se ka identifikuar një çështje sigurie ose në qoftë se ka prova të qarta se personi ka kryer ose është përfshirë në një ose më shumë nga aktivitetet në vijim:

1. ka marrë licencën e mirëmbajtjes së avionit dhe / ose privilegjet e certifikimit duke falsifikuar dokumentet;
2. ka dështuar në kryerjen e mirëmbajtjes së kërkuar dhe nuk ia ka raportuar një fakt të tillë organizatës, ose personit që ka kërkuar mirëmbajtjen;
3. ka dështuar në kryerjen e mirëmbajtjes së kërkuar sipas kontrollit të brendshëm dhe nuk ia ka raportuar një fakt të tillë organizatës, ose personit për të cilët do të kryhej kjo mirëmbajtje;
4. ka neglizhuar në drejtim të mirëmbajtjes;
5. ka falsifikuar procesverbalet e mirëmbajtjes;

6. ka lëshuar një certifikatë për shërbimin e lirë duke e ditur se mirëmbajtja e specifikuar në këtë certifikatë nuk është kryer, ose nuk ka verifikuar nëse një mirëmbajtje e tillë është realizuar;

7. ka kryer mirëmbajtjen, ose ka lëshuar një certifikatë për shërbimin e lirë nën ndikimin negativ të alkoolit, ose drogës;

8. ka lëshuar certifikatën e shërbimit të lirë ndërkohë që ajo nuk ka qenë në përputhje me Aneksin I (Pjesa-M), Aneksin II (Pjesa-145) ose Aneksin III (Part-66).

Shtojca I (Apendiks I)

Kërkesat për njohuritë bazë

1. Nivelet e njohurive për Licencën e Mirëmbajtjes së Avionit të kategorisë A, B1, B2, B3 dhe C.

Njohuritë bazë për kategoritë A, B1, B2 dhe B3 përcaktohen nga nivelet e njohurive (1, 2 ose 3) kundrejt çdo lënde të zbatueshme. Aplikantët e Kategorisë C duhet të plotësojnë nivelet e njohurive bazë ose të kategorisë B1, ose asaj B2.

Treguesit e nivelit të njohurive janë përcaktuar në 3 nivele si më poshtë:

- NIVELI 1: Njohja me elementët kryesorë të lëndës.

Objektivat:

(a) aplikanti duhet të njihet me elementët themelorë të lëndës.

(b) aplikanti duhet të jetë i aftë të japë një përshkrim të thjeshtë të të gjithë lëndës, duke përdorur fjalë dhe shembuj të zakonshëm.

(c) aplikanti duhet të jetë i aftë që të përdorë terma tipike.

- NIVELI 2: Njohuri të përgjithshme të aspekteve teorike dhe praktike të subjektit dhe aftësia për t'i zbatuar këtonjohuri.

Qëllimet:

(a) Aplikanti duhet të jetë i aftë që të kuptojë bazat teorike të lëndës.

(b) Aplikanti duhet të jetë i aftë të japë një përshkrim të përgjithshëm të lëndës duke përdorur, sipas rastit, shembuj tipik .

(c) Aplikanti duhet të jetë i aftë që të përdorë formula matematikore në lidhje me ligjet fizike që përshkruajnë lëndën.

(d) Aplikanti duhet të jetë i aftë që të lexojë dhe kuptojë skicat, vizatimet dhe skemat që përshkruajnë lëndën.

(e) Aplikanti duhet të jetë i aftë që të zbatojë njohuritë e tij në një mënyrë praktike duke përdorur procedurat e detajuara.

- Niveli 3: Njohuri të hollësishme të aspekteve teorike dhe praktike të subjektit.

kombinuar dhe aplikuar elementë të veçantë të dijes në mënyrë logjike dhe gjithëpërfshirëse.

Objektivat:

- (a) Aplikanti duhet të njohë lëndët teorike dhe lidhjet me lëndët e tjera.
- (b) Aplikanti duhet të jetë i aftë të japë një përshkrim të hollësishëm të lëndës duke përdorur bazat teorike dhe shembuj specifikë.
- (c) Aplikanti duhet të kuptojë dhe të jetë i aftë që të përdorë formula matematikore në lidhje me këtë lëndë.
- (d) aplikanti duhet të jetë i aftë që të lexojë, të kuptojë dhe të përgatisë skica, vizatime të thjeshta dhe skema që të përshkruajnë lëndën.
- (e) Aplikanti duhet të jetë i aftë që të zbatojë njohuritë e tij në një mënyrë praktike duke përdorur udhëzimet e prodhuesit.
- (f) Aplikanti duhet të jetë i aftë që të interpretojë rezultatet nga burimet dhe matjet e ndryshme dhe të kryejë veprime korrigjuese kur të lind nevoja.

2. Modularizimi

Kualifikimi për lëndët bazë për çdo kategori ose nënkategori të mirëmbajtjes së avionit duhet të përputhet me matricën e mëposhtme, ku lëndët e aplikueshme përcaktohen me "X":

Moduli i lëndës	Avioni A ose B1 me:		Helikopteri A or B1 me:		B2	B3
	Motorë turbinë elekt	Motorë Piston	Motorë turbinë	Motorë Piston	Sistemet elektronike	Avionët me piston jo hermetik 2 000 kg MTOM dhe më pak
1	X	X	X	X	X	X
2	X	X	X	X	X	X
3	X	X	X	X	X	X
4	X	X	X	X	X	X
5	X	X	X	X	X	X
6	X	X	X	X	X	X
7A	X	X	X	X	X	
7B						X
8	X	X	X	X	X	X
9A	X	X	X	X	X	
9B						X
10	X	X	X	X	X	X
11A	X					
11B		X				
11C						X
12			X	X		
13					X	
14					X	
15	X		X			
16		X		X		X
17A	X	X				
17B						X

MODULI I. MATEMATIKA

	NIVELI			
	A	B1	B2	B3
1.1 Aritmetika	1	2	2	2
Termat e aritmetikës si shenjat, metodat e shumëzimit dhe pjesëtimit, thyesat dhe numrat dhjetorë, faktorët dhe shumëfishat, peshat, masat dhe faktorët e konvertimit, raporti dhe përpjesëtimi, mesataret dhe përqindjet, zonat dhe volumet, katrorët, kubat, rrënjët katrore dhe në kub.				

	LEVEL			
	A	B1	B2	B3
1.2 Algjebra				
(a) Vlerësimi i shprehjeve të thjeshta algjebrike, mbledhja, zbritja, shumëzimi dhe pjesëtimi, përdorimi i kllapave, thyesat e thjeshta algjebrike;	1	2	2	2
(b) Ekuacionet lineare dhe zgjidhjet e tyre; Indekset dhe fuqitë, indeksat negativë dhe thyesore; Sistemet e numërimit dyjore dhe sistemet e tjera të numërimit; Ekuacionet e njëkohshme dhe ekuacionet e shkallës së dytë me një të panjohur; Logaritmet.	—	1	1	1
1.3 Gjeometria				
(a) Konstruksionet e thjeshta gjeometrike;	—	1	1	1
(b) Përfaqësimi grafik; natyra dhe përdorimet e grafikëve, grafikët e ekuacioneve/funksionet;	2	2	2	2
(c) Trigonometria e thjeshtë; marrëdhëniet trigonometrike, përdorimi i tabelave dhe koordinatat drejtkëndore dhe polare.	—	2	2	2

MODULI 2. FIZIKA

	NIVELI			
	A	B1	B2	B3
2.1 Materja	1	1	1	1
Natyrë e materjes: elementët kimikë, struktura e atomit, molekulat; Lëndët e përbëra kimike;				
Strukturat: të ngurta, të lëngëta dhe të gazta;				
Ndryshimet midis strukturave.				
2.2 Mekanika				
2.2.1 Statistikat	1	2	1	1
Forcat, momentet dhe çiftet, përfaqësimi si vektorë; Qendra e gravitetit;				
Elementët e teorisë së stresit, tensionit dhe elasticitetit: tensioni, ngjeshja, prerja dhe rrotullimi;				
Natyrë dhe cilësitë e materialeve të ngurta, të lëngëta dhe të gazta;				
Presioni dhe fuqia ngritëse tek lëngjet (barometrat).				
2.2.2 Kinetika	1	2	1	1
Lëvizja lineare: lëvizja uniforme në një vijë të drejtë, lëvizja nën shpejtësinë e vazhdueshme (lëvizja nën gravitetin);				
Lëvizja rrotulluese: lëvizja rrethore uniforme (forcat centrifugale/centripetale);				
Lëvizja Periodike: lëvizja lëkundëse;				

	NIVELI			
	A	B1	B2	B3
Teoria e thjeshtë e vibrimit, harmonika dhe rezonanca;				
Ritmi i shpejtësisë, avantazhi dhe efikasiteti mekanik.				
2.2.3 Dinamika				
(a) Sasia; Forca, inercia, puna, fuqia, energjia (energji potenciale, kinetike dhe totale), nxehtësia, efikasiteti;	1	2	1	1
(b) Shpejtësia, ruajtja e shpejtësisë; Impulsi; Parimet xhiroskopike; Fërkimi: natyra dhe efektet, koeficienti i fërkimit (rezistenca rotulluese).	1	2	2	1
2.2.4 Dinamikat e lëngëshme				
(a) Graviteti dhe densiteti specifik;	2	2	2	2
(b) Viskoziteti, rezistenca e lëngëshme, efektet e formës aerodinamike; Efektet e shtypshmërisë ndaj materialeve të lëngshme; Presioni statik, dinamik dhe total: Teorema e Bernoullit, gypi i venturit.	1	2	1	1
2.3 Termodinamika				
(a) Temperatura: termometrat dhe shkallët e temperaturave: Celsius, Fahrenheit dhe Kelvin; Përkufizimi i nxehtësisë;				
(b) Kapaciteti i nxehtësisë, nxehtësia specifike; Transferimi i nxehtësisë: konveksioni, rezatimi dhe konduksioni; Shtrirja volumetrike; Ligji i parë dhe i dytë i termodinamikës; Gazrat: ligjet ideale të gazrave; nxehtësia specifike në volum konstant dhe presioni konstant, puna e kryer nga gazi i zgjeruar; Zgjerimi dhe shtypja izotermale, adiabatike, ciklet e motorit volume konstant dhe presioni konstant, frigoriferët dhe pompat e nxehtësisë; Nxehtësitë e heshtura të fusionit dhe avullimit, energjia termale, nxehtësia e djegjes.	—	2	2	1
2.4 Optika (Drita)	—	2	2	—
Natyra e dritës; shpejtësia e dritës;				
Ligjet e reflektimit dhe thyerja: reflektimi në sipërfaqet e rrafshëta, reflektimi nga pasqyrat sferike, thyerja, lentet;				
Fibra optike.				

	NIVELI			
	A	B1	B2	B3
2.5 Lëvizja e valës dhe Tingulli	—	2	2	—
Lëvizja e valës: valët mekanike, lëvizje sinusoidale e valës, fenomeni i ndërhyrjes, valët e palëvizëshme;				
Tingulli: shpejtësia e zërit, prodhimi i tingullit, intensiteti, ritmi dhe cilësia e tij, Efekti Doppler.				

MODULI 3. BAZAT ELEKTRIKE

	NIVELI			
	A	B1	B2	B3
3.1 Teoria e Elektronit	1	1	1	1
Struktura dhe shpërndarja e ngarkesave elektrike brenda: atomeve, molekulave, joneve, komponimeve;				
Struktura molekulare e përçuesve, të gjysmëpërçuesve dhe izolatorëve;				
3.2 Elektriciteti statik dhe Përçueshmëria	1	2	2	1
Elektriciteti statik dhe shpërndarja e ngarkesave elektrostatiske;				
Ligjet elektrostatiske të tërheqjes dhe shtytjes;				
Njësitë e ngarkesave, Ligji i Kolombit;				
Përçimi i energjisë elektrike në trupat e ngurtë, të lëngët, të gaztë dhe në vakum.				
3.3 Terminologjia Elektrike	2	2	1	1
Termet e mëposhtëm, njësitë e tyre dhe faktorët që ndikojnë ndaj tyre: Dallimi i mundshëm, forca elektrolëvizëse, voltazhi, rryma elektrike, rezistenca, përçueshmëria, ngarkesa, lëvizja konvencionale e rrymës, lëvizja e elektronit.				
3.4 Prodhimi i Energjisë elektrike	1	1	1	1
Prodhimi i Energjisë elektrike nga metodat e mëposhtme: drita, nxehësia, fërkimi, presioni, veprimi kimik, manjetizmi dhe lëvizja.				
3.5 Burimet e energjisë elektrike DC	1	2	2	2
Ndërtimi dhe veprimet kryesore kimike të: pilave primare, pilave sekondare, pilave me acid dhe plumb, pilave me nikel kadmiumi, pilave të tjera alkaline;				
Pilat e lidhura në seri dhe paralele;				
Rezistenca e brendshme dhe efekti i saj në një bateri;				
Ndërtimi dhe funksionimi i termoçifteve; Operacioni i foto-pilave.				
3.6 Qarqet DC	—	2	2	1
Ligji i Ohmsit, Voltazhi Kirchoff dhe Ligjet e Rrymës Elektrike;				

	NIVELI			
	A	B1	B2	B3
Llogaritjet duke përdorur ligjet e mësipërme për të gjetur rezistencën, voltazhin dhe rrymën elektrike:				
Rëndësia e rezistencës së brendshme në një pajisje.				
3.7 Rezistenca / Rezistori				
(a) Rezistena dhe faktorët veprues;	—	2	2	1
Rezistenca specifike;				
Kodi i ngjyrës së rezistorit, vlerat dhe tolerancat, vlerat e preferuara, shkalla e vatit;				
Rezistorët në seri dhe paralele;				
Llogaritja e rezistencës totale duke përdorur seritë, paralelet dhe kombinimet e paraleleve me seritë;				
Funksionimi dhe përdorimi i voltmetërve dhe rheostateve;				
Funksionimi i Wheatstone Bridge (Qarkut elektrik)				
(b) Përqeshmëria e koeficientit të temperaturës pozitive and negative;	—	1	1	—
Rezistorët fiks, stabiliteti, toleranca dhe kufizimet, metodat e ndërtimit;				
Rezistorët variable, gjysëm përqesit, termik, rezistorët e varur nga voltazhi;				
Ndërtimi i voltmetërve dhe rheostateve;				
Ndërtimi i Wheatstone Bridge.				
3.8 Energjia	—	2	2	1
Fuqia, puna dhe energjia (kinetike and potenciale);				
Shpërndarja e energjisë nga një rezistor;				
Formula e energjisë;				
Llogaritjet që përfshijnë fuqinë, punën dhe energjinë.				
3.9 Vëllimi/Kondensatori	—	2	2	1
Operimi dhe funksionimi i kondensatorit;				
Faktorët që ndikojnë në fushën e vëllimit të anodës, largësia midis anodave, numri i anodave, voltazhi konstant dielektrik, voltazhi në punë, shkalla e voltazhit;				
Llojet e kondensatorëve, ndërtimi dhe funksioni;				
Kodimi i ngjyrës së kondensatorit;				
Llogaritjet e vëllimit dhe tensionit në qarqe në seri dhe paralele;				
Ngarkesa dhe shkarkesa e shpejtë e një kondensatori, konstantet e kohës;				
Testimi i kondensatorëve.				

	NIVELI			
	A	B1	B2	B3
3.10 Magnetizmi				
(a) Teoria e magnetizmit; Vetitë e një magneti; Veprimi i një magneti të mbetur pezull në fushën magnetike të Tokës; Magnetizimi dhe demagnetizimi; Mburoja magnetike; Lloje të ndryshme të materialeve magnetike; Ndërtimi i elektromagneve dhe parimet e funksionimit të tyre; Rregullat e kapjes me dorë për të përcaktuar: fushën magnetike përreth përçuesit të transmetimit të rrymës;	—	2	2	1
(b) Forca Magnetolëvizëse, fortësia e fushës, densiteti i fluksit magnetik, Depërtueshmëria, armatura e histerezit, aftësia mbajtëse, Rezistenca magnetike e forcës koercive, pikat e ngopjes, rrymat elektrike shtjellore;	—	2	2	1
3.11 Induktanca/Induktori	—	2	2	1
Ligji Faraday; Veprimi i induktimit të voltazhit në një konduktor që lëviz në një fushë magnetike; Parimet e Induksionit; Efektet e mëposhtme ndaj magnitudës së një voltazhi të indukuar: forca e fushës magnetike, ritmi i ndryshimit të fluksit, numri i kthesave të konduktorit; Induksioni reciprok; Efekti që ka shkalla e ndryshimit të induktancës primare dhe reciproke e rrymës elektrike ndaj voltazhit të induktuar; Faktorët që ndikojnë induktancën reciprok: numri i kthesave në spirale, madhësia fizike e spirales, depërtueshmëria e spirales, pozicioni i spiraleve në lidhje me njëra-tjetrën; Ligji i Lenzit dhe polariteti që përcakton rregullat; Forca elektrolëvizëse e pasme, vetë induksioni; Pika e ngopjes; Përdorimet kryesore të induktorëve	—	2	2	1
3.12 Motori DC/ Teoria e Gjeneratorit	—	2	2	1
Motori bazë dhe teoria e gjeneratorit; Ndërtimi dhe qëllimi i komponentëve në gjeneratorin DC;				

	NIVELI			
	A	B1	B2	B3
Funksionimi i, si dhe faktorët që ndikojnë në prodhimin dhe drejtimin e lëvizjes së rrymës elektrike tek gjeneratorët DC;				
Funksionimi i, si dhe faktorët që ndikojnë në prodhimin e energjisë, momentin rrotullues, shpejtësia dhe drejtimi i rrotullimit të motorëve DC;				
Friksioni i lidhjes në seri, shunti dhe motorët me material elektrolizues; Ndërtimi i motorinos së Gjeneratorit.				
3.13 Teoria AC (Rrymë Alternative)	1	2	2	1
Forma e valës sinusoidale: faza, perioda, frekuenca, cikli;				
Vlera e rrymës elektrike me amplitudë dyfishe, me amplitudë me majë, vlera efektive, mesatare, fillestare dhe e çastit si dhe llogaritjet e këtyre vlerave, në lidhje me tensionin, rrymën elektrike dhe fuqinë;				
Trekëndëshi/ Valët katrore Parimet e 3 fazorit dhe njëfazorit				
3.14 Qarqet Rezistente (R), Kapacitive (C) dhe Induktive (L)	—	2	2	1
Marrëdhënia e fazës së voltazhit dhe rrymës elektrike tek qarqet L, C dhe R paralele, në seri dhe paralele në seri;				
Shpërndarja e fuqisë në qarqet L, C dhe R;				
Llogaritjet e rezistencës së plotë, këndi i fazës, faktori i fuqisë dhe i rrymës elektrike;				
Llogaritjet e fuqisë reale, fuqisë së dukshme dhe fuqisë reaktive				
3.15 Transformatorët	—	2	2	1
Parimet e ndërtimit të transformatorit dhe funksionimi;				
Humbjet e transformatorit dhe metoda për mbulimin e humbjeve;				
Veprimi i Transformatorit nën kushtet me ngarkesë dhe pa ngarkesë;				
Shenjat e transferimit të energjisë, efikasitetit dhe polarizimit;				
Llogaritja e tensionit dhe rrymave elektrike të linjës dhe fazës				
Llogaritja e fuqisë në një sistem tre fazor;				
Ryma elektrike primare dhe sekondare, tensioni, fuqia e rrotullimit, fuqia, efikasiteti;				
Auto transformatorët.				
3.16 Filtrat	—	1	1	—
Funksionimi, aplikimi dhe përdorimi i filtrave të mëposhtëm: filtër i ulët, lartë, brezi i filtrimit, brezi i mbajtjes së filtrit.				

	NIVELI			
	A	B1	B2	B3
3.17 Gjeneratorët AC	—	2	2	1
Rrotullimi i lakut në një fushë magnetike dhe forma e valës së prodhuar;				
Funksionimi dhe ndërtimi i armaturës rrotulluese dhe gjeneratorët rrotullues AC të tipit fushor;				
Gjeneratorët e rrymës alternative një fazorë, dy fazorë dhe tre fazorë;				
Avantazhet dhe përdorimet e lidhjeve trefazore delta dhe yll;				
Gjeneratorët e përhershëm magnetikë.				
3.18 Motorët AC	—	2	2	1
Ndërtimi, parimet e funksionit dhe karakteristikat e: Motorët AC sinkron dhe me induksion si ata një fazor ashtu dhe ata shumëfazorë;				
Metodat e kontrollit të shpejtësisë dhe drejtimi i rrotullimit;				
Metodat e prodhimit të fushës rrotulluese: kondensatori, induktori, poli me mburojë ose i ndarë.				

MODULI 4. BAZAT E ELEKTRONIKËS

	LEVEL			
	A	B1	B2	B3
4.1 Gjysmëpërçuesit				
4.1.1 Diodat				
(a) Simbolet e diodave;	—	2	2	1
Karakteristikat dhe vetitë e diodave;				
Diodat në seri dhe paralele;				
Karakteristikat kryesore dhe përdorimi i raktifikatorëve të kontrolluar nga silici (thiristorët), dioda që çliron dritë, diodat foto përçuese, diodat varisore dhe të raktifikatorëve;				
Testimi funksional i diodave.				
(b) Materialet, konfigurimi i elektronit, vetitë elektrike;	—	—	2	—
Materialet e tipit P dhe N: efektet e ndotjeve ndaj përçueshmërisë, vetitë e shumicës dhe pakicës;				
Bashkimi PN në një gjysmëpërçues, zhvillimi i një potenciali përgjatë një bashkimi PN në kushtet e pazhvendosjes, zhvendosjes përpara dhe zhvendosjes në anën e kundërt;				
Parametrat e diodave: tensioni i lartë i anasjelltë, rryma elektrike me avancim maksimal, temperatura, frekuenca, rryma elektrike e humbur, shpërndarja e energjisë;				
Operimi dhe funksionimi i diodave në qarqet e mëposhtme: pincat telëprerëse, darat, raktifikatorët me valë të plota dhe të përgjysmuara, raktifikatorët urë, tensioni dipolar dhe tre polar;				
Operimi i hollësishëm dhe karakteristikat e pajisjeve të mëposhtme : raktifikatori i kontrolluar nga silici (tiristori), dioda që çliron dritë, dioda Schottky, dioda me foto përçueshmëri, dioda me vëllim të ndryshueshëm, dioda varistore, diodat raktifikuese, dioda Zener.				

	NIVELI			
	A	B1	B2	B3
4.1.2 Tranzistorët				
(a) Simbolet e tranzistorëve; Përshkrimi dhe orientimi i komponentit; Karakteristikat dhe vetitë e tranzistorëve.	—	1	2	1
(b) Ndërtimi dhe funksionimi i tranzistorëve PNP dhe NPN; Konfigurimet e bazës, kolektorit dhe emiterit; Testimi i tranzistorëve; Vlerësimi bazë i tipeve të tjera të tranzistorit dhe përdorimet e tyre; Aplikimi i tranzistorëve: klasat e amplifikuesit (A, B, C); Qarqet e thjeshta përfshirë: zhvendosjen e tensionit, shkëputjen, reagimin dhe stabilizimin; Parimet e qarkut shumëfazësh: kaskadat, oshilatorët dykohësh, multivibratorët, qarqet pritëse.	—	—	2	—
4.1.3 Qarqet e integruara				
(a) Përshkrimi dhe funksionimi i qarqeve logjike dhe qarqet lineare/përforcuesit operacionalë;				
(b) Përshkrimi dhe funksionimi i qarqeve logjike dhe qarqet lineare; Hyrja në veprim dhe funksionimi i një amplifikatori operacional të përdorur si: integratori, diferenciatori, përsëritësi i tensionit, komparatori; Funksionimi dhe metodat lidhëse të fazave të amplifikatorit: transformatori rezistent, me kapacitet dhe induktiv (transformer), rezistent ndaj induktivitetit (IR), direkt; Avantazhet dhe disavantazhet e ushqimit pozitiv dhe negativ.	—	—	2	—
4.2 Bordet e Qarkut të Printuar	—	1	2	—
Përshkrimi dhe përdorimi i bordeve të qarkut të printuar.				
4.3 Servomekanizmat				
(a) Kuptimi i termave të mëposhtme : Sistemet e lakut të hapur dhe të mbyllur, ushqimi, shndërruesit pasues dhe analog; Parimet e veprimit dhe përdorimi i komponentëve/tipareve të sinkro sistemit pauses: aparatet zgjidhëse, diferenciali, kontrolli dhe momenti rrotullues, transformatorët, transmetuesit e induktancës dhe vëllimit.	—	1	—	—
(b) Kuptimi i termave të mëposhtme : Laku i hapur dhe i mbyllur, pasimi, servomekanizmi, sistemi fizik modeles, transformuesi, amortizimi, reagimi, brezi i frekuencave pa rrymë; Ndërtimi, funksionimi dhe përdorimi i komponentëve të sistemit sinkron aparatet zgjidhës, diferenciatori, kontrolli dhe momenti rrotullues, transformatorët E and I, transmetuesit induktivë dhe të kapacitetit, transmetuesit sinkronë; Defektet e servomekanizmit, ndryshimi i sinkro interlinjave, luhatjet.	—	—	2	—

MODULI 5. SISTEMET E TEKNIKAVE DIXHITALE/ INSTRUMENTIT ELEKTRIK

	NIVELI				
	A	B1-1 B1-3	B1-2 B1-4	B2	B3
5.1 Sistemet e Instrumentit Elektrik	1	2	2	3	1
Rregullimet e sistemeve tipike dhe planifikimi i kabinave të sistemeve të instrumentit elektronik.					
5.2 Sistemet e numërimit	—	1	—	2	—
Sistemet e numërimit: dyjor, oktal and heksadecimal;					
Demonstrimi i konvertimeve midis sistemeve decimale dhe dyjore, oktale dhe heksadecimalë dhe e kundërta.					
5.3 Konvertimi i të dhënave	—	1	—	2	—
Të dhënat analoge, të dhënat Dixhitale;					
Funksionimi dhe aplikimi i konvertuesve nga analogë në dixhital dhe nga dixhital në analog, inputet dhe outputet, kufizimet e llojeve të ndryshme.					
5.4 Zbarat e të dhënave	—	2	—	2	—
Funksionimi i zbarave të të dhënave në sistemet e avionit, përfshirë njohuritë e ARINC dhe specifikimet e tjera.					
Rrjeti /Eteneti i avionit.					
5.5 Qarqet logjike					
(a) Identifikimi i simboleve të përbashkëta të portës logjike, tabelat dhe qarqet ekuivalente;	—	2	—	2	1
Aplikimet e përdorura për sistemet e avionit, diagramet skematike					
(b) Interpretimi i diagrameve logjike.	—	—	—	2	—
5.6 Sruktura Bazë e Kompjuterit					
(a) Terminologjia e kompjuterit (përfshirë bitet, bajtet, softet, hardet CPU, IC, dhe pajisje të ndryshme memorizuese sikurse janë RAM, ROM, PROM);	1	2	—	—	—
Teknologjia e Kompjuterave (sikurse aplikohet në sistemet e avionit).					
(b) Terminologjia e kompjuterave;	—	—	—	2	—
Funksionimi, planimetria dhe ndërveprimi i komponentëve kryesorë në një mikro kompjuter përfshirë sistemet;					
Informacioni që përmbahet në fjalët udhëzese me një adresë dhe shumë adresa;					
Termet e memories;					
Funksionimi i mjeteve tipike të memories;					
Funksionimi, avantazhet dhe disavantazhet e sistemeve të ndryshme të ruajtjes së të dhënave.					

	LEVEL				
	A	B1-1 B1-3	B1-2 B1-4	B2	B3
5.7 Mikroprocesorët	—	—	—	2	—
Funksionet e kryera dhe funksioni i përgjithshëm i një mikroprocesori;					
Funksioni bazë i çdo elementi të mëposhtëm të mikroprocesorëve: kontrolli dhe njësia përpunuese, ora, regjistri, njësia logjike aritmetike.					
5.8 Qarqet e integruara	—	—	—	2	—
Veprimi dhe përdorimi i enkoderave dhe dekoderave;					
Funksionimi i tipeve të enkoderave;					
Përdorimet e integritit të shkallës së mesme, të madhe dhe shumë të madhe.					
5.9 Shumëfishimi	—	—	—	2	—
Funksionimi, aplikimi dhe identifikimi në diagramet logjike të multipleksereve dhe demultipleksereve.					
5.10 Fibrat Optiket	—	1	1	2	—
Avantazhet dhe disavantazhet e transmetimit të të dhënave me fibër optike mbi përhapjen e telit elektrik;					
Zbara e të dhënave me fibër optike;					
Termat që lidhen me fibrën optike;					
Pikat fundore;					
Pajisjet bashkuese, terminalet e kontrollit, terminalet e largëta;					
Aplikimi i fibrave optike në sistemet e avionit.					
5.11 Indikatorët Elektronikë	—	2	1	2	1
Parimet e funksionimit të tipeve të zakonshme të indikatorëve të përdorura në avionët modern, përfshirë Tubat me Rreze Katode, Diodat që Çlirojnë Dritë dhe Indikatorit prej Kristali të Lëngshëm.					
5.12 Pajisjet Sensitive Elektrostatike	1	2	2	2	1
Trajtimi special i komponentëve të ndjeshëm ndaj shkarkuesve elektrostatikë;					
Të kuptuarit e rreziqeve dhe dëmtimi i mundshëm, pajisjet e mbrojtjes anti-statike të personelit dhe komponentëve.					
5.13 Kontrolli i Menaxhimit të Softit	—	2	1	2	1
Të kuptuarit e kufizimeve, kërkesat për vlefshmërinë ajrore dhe efektet e mundshme katastrofike për shkak të ndryshimeve të pamiratuara të programeve të softit.					

	NIVELI				
	A	B1-1 B1-3	B1-2 B1-4	B2	B3
5.14 Ambienti Elektromagnetik Ndikimi i fenomeneve të mëposhtme mbi praktikat e mirëmbajtjes të sistemit elektronik: EMC- Kombinueshmëria elektromagnetike IKE- Interferenca elektromagnetike HIRF- Fusha e rrezatuar me intensitet të lartë Ndriçimi /Mbrojtja e ndriçimit.	—	2	2	2	1
5.15 Sistemet Elektronike të Avionit Tipike/ Dixhitale Marrëveshja e Përgjithshme e sistemeve tipike të avionit elektronike/dixhitale dhe Pajisja Mbështetëse e Testit (BITE) të tilla si: (a) Vetëm për B1 dhe B2: ACARS- ARINC Sistemi i komunikimit, adresimit dhe raportimit EICAS -Indikacioni i motorit dhe Sistemi i Alarmit të Ekuipazhit FBW - Kontrolli i Fluturimit të Avionit me Ndërveprim Elektronik FMS - Sistemi i Menaxhimit të Fluturimit IRS – Sistemi Inercial i Referimit; (b)Për B1, B2 dhe B: ECAM- Monitorimi Elektronik i Centralizuar i Avionit EFIS- Sistemi i Instrumenti të Fluturimit Elektronik GPS - Sistemi i Pozicionimit Global TCAS- Sistemi i Alarmit të Trafikut për Shmangien e Përplasjes Sistemet Elektronike Modular të Integruar Sistemet e Informacionit					

MODULE 6. MATERIALET DHE PJSËT ELEKTRONIKE

	NIVELI			
	A	B1	B2	B3
6.1 Materialet e Avionit — Ferror				
(a) Karakteristikat, vetitë dhe identifikimi i çeliqueve të zakonshme aliazhe që përdoren tek avioni; Trajtimi i Nxhtësisë dhe aplikimi i çeliqueve aliazhe.	1	2	1	2

	NIVELI			
	A	B1	B2	B3
(b) Testimi i materialeve ferore për fortësinë, forcën elastike, forcën e rezistencës ndaj përplasjes.	—	1	1	1
6.2 Materialet e avionit — Jo-Ferore				
(a) Karakteristikat, vetitë dhe identifikimi i materialve të zakonshme jo-ferore që përdoren tek avioni; Trajtimi i nxehësish dhe aplikimi i materialeve jo-ferore;	1	2	1	2
(b) Testimi i materialit jo-feror për fortësinë, forcën elastike, forcën e lodhjes dhe rezistencën ndaj përplasjes.	—	1	1	1
6.3. Materialet e avionit — Të përbëra dhe Jo-metalike				
6.3.1 Të përbëra dhe jo-metalike përveç se atyre prej druri dhe cope				
(a) Karakteristikat, vetitë dhe identifikimi i materialeve jo-metalike dhe me përbërje të zakonshme përveç drurit që përdoret tek avionët; Agjentët mbushës për anodizim dhe bashkim;	1	2	2	2
(b) Zbulimi i defekteve/dëmtimit në materialin e përbërë dhe jo-metalik; Riparimi i materialit të përbërë dhe jo-metalik.	1	2	—	2
6.3.2 Strukturat prej druri	1	2	—	2
Metodat e ndërtimit të strukturave prej druri të trupit të avionit; Karakteristikat, vetitë dhe llojet e drurit dhe ngjithësisht e përdorur në avion; Ruajtja dhe mirëmbajtja e strukturës prej druri; Llojet e defekteve në materialin prej druri dhe strukturat prej druri; Zbulimi i defekteve në strukturën prej druri; Riparimi i strukturës prej druri.				
6.3.3 Mbulesa prej cope	1	2	—	2
Karakteristikat, vetitë dhe llojet e pëlhurave të përdorura tek avionët; Metodat e inspektimeve të pëlhurës; Llojet e defekteve të pëlhurës; Riparimi i mbulesës prej cope.				

	NIVELI			
	A	B1	B2	B3
6.4 Gërryerja				
(a) Elementët kryesorë kimikë; Formimi me anë të procesit të veprimit, galvanik, mikrobiologjik dhe shtypjes anësore;	1	1	1	1
(b) Llojet e gërryerjes dhe identifikimi i tyre; Shkaqet e gërryerjes; Llojet e materialit, sensibiliteti ndaj gërryerjes.	2	3	2	2
6.5 Kapëset				
6.5.1 Filetat helikoidale	2	2	2	2
Terminologjia e fileteve; Format e fileteve helikoidale, dimensionet dhe toleranca për filetat standarde që përdoren tek avioni; Matja e fileteve helikoidale				
6.5.2 Bulonat, goxhdët dhe filetat	2	2	2	2
Llojet e bulonave: specifikimi, identifikimi dhe markimi i bulonave të avionëve, standardet ndërkombëtare; Dadot: llojet me vetëmbyllje, me spirancë dhe standarde; Vidhat e makinerive: Specifikimet për avionët; Gozhdët: llojet dhe përdorimet, ngulja dhe shkulja; Vidhat dhe kunjat me vetëpërdorim. Llojet e bulonave: specifikimet, identifikimi dhe markimi i bulonave të avionit, standardet ndërkombëtare; Dadot: vetëmbyllëse, spirancë dhe standarde; Vidhat e makinerisë: specifikimet e avionit; Gozhdët: llojet dhe përdorimet, ngulja dhe shkulja; Vidha me vetë filetim, kunjat.				
6.5.3 Mekanizmat mbyllës	2	2	2	2
Pastruesit e kompensatorit dhe sustës, pllakëzat mbyllëse, kunjat ndarëse dadot pal, mbyllja e linjës elektrike, kapëse që lirohen shpejtë, çelësat, fashetat rrethore, kunjat mbështetëse.				
6.5.4 Perçinat e Avionit	1	2	1	2
Perçina të forta dhe të padukshme: specifikimet dhe identifikimi, trajtimi i nxehtësisë.				
6.6 Tubat dhe Rakordet				
(a) Identifikimi dhe llojet e tubave të papërkulshëm dhe fleksibël dhe hallkat e tyre bashkuese që përdoren tek avionët; (b) Rakordet standarde për tubat hidraulik, të karburantit, vajit, pneumatik dhe të sistemit të ajrimit..	2	2	2	2
6.7 Sustat	—	2	1	1
Llojet e sustave, materialet, karakteristikat dhe aplikimet.				

	NIVELI			
	A	B1	B2	B3
6.8 Kushinetat	1	2	2	1
Qëllimi i përdorimit të kushinetave, peshat, materiali, ndërtimi;				
Llojet e kushinetave dhe aplikimi i tyre.				
6.9 Transmisionet	1	2	2	1
Llojet e ingranazheve dhe aplikimi i tyre;				
Numri i transmisionit, sistemet e reduktimit dhe shumëfishimit të transmisioneve, ingranazhet e drejtuara dhe ingranazhet drejtuese, ingranazhet parazitare, modelet me kontur të mbyllur;				
Rripat e transmisionit dhe makarata, zinxhirat dhe rrotat me dhëmbë.				
6.10 Kabllot e Kontrollit	1	2	1	2
Llojet e kabllave;				
Armaturat fundore, dadot shtrënguese dhe pajisjet e zhdëmtimit;				
Komponentët e sistemit të makarave dhe kabllave;				
Kabllot fleksible;				
Sistemet e kontrollit të fleksibilitetit të avionit				
6.11 Kabllot elektrike dhe Hallkat lidhëse	1	2	2	2
Llojet e kabllave, struktura dhe karakteristikat;				
Tensioni i lartë dhe kabllot koaksiale;				
Përkulja				
Llojet e lidhjeve, kunjat, prizat, fishat, izolatorët, shkalla e tensionit dhe friksionit, kodet e identifikimit.				

MODULI 7A. PRAKTIKAT E MIRËMBAJTJES

Shënim: Ky modul nuk aplikohet për kategorinë B3. Lëndët përkatëse për kategorinë B3 përcaktohen në modulën 7B.

	NIVELI		
	A	B1	B2
7.1 Masat e sigurisë-Avioni dhe Ofiçinat	3	3	3
Aspektet e praktikave të punës së sigurt përfshirë marrjen e masave gjatë punës me korrent, gazra veçanërisht oksigjen, karburante dhe kimikate.			
Udhëzimet lidhur me veprimet rregulluese që duhet të kryhen në rast se bie zjarr, ose ndodh një aksident tjetër që paraqet një ose më shumë rreziqe të tilla, përfshirë njohuritë për agjentët e shuarjes së zjarrit.			
7.2 Praktikat në Ofiçinë	3	3	3
Kujdesi për veglat, kontrolli i veglave dhe përdorimi i materialeve të ofiçinës;			

	NIVELI		
	A	B1	B2
Dimensionet, tolerancat, standardet e mjeshtërisë;			
Kalibrimi i veglave dhe pajisjeve, standardet e kalibrimit.			
7.3 Veglat	3	3	3
Llojet e zakonshme të veglave të dorës; Llojet e zakonshme të instrumenteve të fuqisë; Funksionimi dhe përdorimi i mjeteve matëse precize; Pajisjet dhe metodat e lubrifikimit; Veprimi, funksionimi dhe shfrytëzimi i pajisjeve elektrike të testit të përgjithshëm.			
7.4 Pajisja e Testit të Përgjithshëm të Sistemit Elektronik	—	2	3
Veprimi, funksionimi dhe përdorimi i pajisjes së testit të përgjithshëm të sistemit elektronik.			
7.5 Vizatimet, Diagramet dhe Standardet Inxhinjerie	1	2	2
Llojet e vizatimeve dhe diagramet, simbolet e tyre, dimensionet, tolerancat dhe projektionet;			
Identifikimi i informacionit të titullit të paketës së fletëve të nuklit;			
Mikrofilmi, Mikrofisha dhe prezentimet kompjuterike;			
Specifikimi 100 i Shoqatës së Transportit Ajror (ATA) të Amerikës;			
Standardet aeronautike dhe standardet e tjera të zbatueshme, përfshirë ISO, AN, MS, NAS dhe MIL;			
7.6 Montimet dhe Riparimet	1	2	1
Madhësitë e shpimit të vrimave të bulonave, klasat e montimeve;			
Sistemi i përbashkët i montimeve dhe rregullimeve; Planifikimi i montimeve dhe rregullimeve për avionët dhe motorët;			
Kufizimet për përkuljet, rrotullimet dhe veshjet;			
Metodat standarde për të kontrolluar boshtet, kushinetat dhe pjesë të tjera			
7.7 Sistemi i Interkonecionit të Rrjetit Elektrik (EWIS)	1	3	3
Vazhdimësia, izolimi, teknikat dhe testimet përkatëse;			
Përdorimi i veglave të thyeshme: funksionimi i veglave të dorës dhe atyre hidraulike; Testimi i bashkimeve delikate;			
Heqja dhe vendosja e pinit të konektorit			

	NIVELI		
	A	B1	B2
Kabllo koaksiale: masat paraprake për testimin dhe instalimin; Identifikimi i llojeve të linjës elektrike, kriteret e inspektimit të tyre dhe tolerance ndaj dëmit. Teknikat e mbrojtjes së linjës elektrike: gypi elastik kabllor dhe mbajtësja e gypit elastik, shtrëngimet e kabllit, teknikat e mbështjelljes dhe mbrojtjes së tij, përfshirë mbështjellësen dhe mbrojtësin për uljen e nxehtësisë; Instalimet EWIS, inspektimi, riparimi, standardet e mirëmbajtjes dhe pastërtisë.			
7.8 Ngjitja me perçina	1	2	—
Ngjitjet me perçina, ndarja dhe hapja e perçinave; Veglat e përdorura për mbërthimin me perçina dhe hapjen e gropave të vogla; Inspektimi i ngjitjeve të perçinave.			
7.9 Gypat dhe tubat e ajrit	1	2	—
Përkulja dhe kthimi/zgjerimi i tubave të avionit; Inspektimi dhe testimi i gypave dhe tubave të ajrit të avionëve; Instalimi dhe shtrëngimi i gypave.			
7.10 Sustat	1	2	—
Inspektimi dhe testimi i sustave.			
7.11 Kushinetat	1	2	—
Testimi, pastrimi dhe inspektimi i kushinetave; Kërkesat për vajosjen e kushinetave; Defektet tek kushinetat dhe shkaqet e tyre.			
7.12 Transmisionet	1	2	—
Inspektimi i ingranazheve, hapsira rrethore ndërmjet dhëmbëve të ingranazhit; Inspektimi i rripave dhe pulexhave, zinxhirëve dhe ingranazheve; Inspektimi i krikave me vidha, pajisjet levë, sistemet e shufrave pushpull.			
7.13 Kabllot e kontrollit	1	2	—
Shtypja e armaturave fundore; Inspektimi dhe testimi i kabllave të kontrollit; Kabllot fleksible, sistemet fleksibile të kontrollit të avionëve;			

	NIVELI		
	A	B1	B2
7.14 Trajtimi i Materialeve			
7.14.1 Fleta e Metalit	—	2	—
Markimi dhe llogaritja e përdhërjes së seksionit të valëpërçuesit; Punimi i fletës metalike, duke përfshirë lakimin dhe modelimin e tij; Inspektimi i punimit të fletës metalike.			
7.14.2 Materialet e përbëra dhe jometalike	—	2	—
Praktikat e lidhjes; Kushtet mjedisore; Metodat e inspektimit.			
7.15 Saldimi, Ngjitja, Bashkimi dhe Lidhja			
(a) Metodat e bashkimit; inspektimi i nyjeve të bashkuara.	—	2	2
(b) Metodat e saldimit dhe ngjitjes; Inspektimi i nyjeve të salduara dhe të ngjitura; Metodat e lidhjeve dhe inspektimi i nyjeve të lidhura.	—	2	—
7.16 Pesha dhe Ekuilibri i Avionit			
(a) Qendra e Gravitetit/Llogaritja e limitive të ekuilibrit: përdorimi i dokumenteve përkatëse	—	2	2
(b) Përgatitja e avionit për peshën; Pesha e avionit.	—	2	—
7.17 Manovrimi dhe Magazinimi i Avionit	2	2	2
Ecja në tokë/rimorkimi i avionit dhe masat e sigurisë gjatë këtyre veprimeve; Krikimi, mbyllja e avionit, masat paraprake të sigurisë; Metodat e magazinimit të avionëve; Procedurat e rimbushjes së avionit me karburant dhe zbrazjes nga karburanti; Procedurat e shkrirjes së akullit/ kundër ngrirjes; Furnizimet elektrike, hidraulike dhe pneumatike në terren. Efektet e kushteve mjedisore në trajtimin e avionëve dhe operimin e tyre.			

	NIVELI		
	A	B1	B2
7.18 Çmontimi, Inspektimi, Riparimi dhe Teknikat e Montimit			
(a) Llojet e defekteve dhe teknikat e inspektimit vizual; Heqja e korrozionit, vlerësimi dhe rimbrotja;	2	3	3
(b) Metodat e përgjithshme të riparimit, Manuali i Riparimit Struktural; Programet e kontrollit të konsumimit, lodhjes dhe korrozionit;	—	2	—
(c) Teknikat e padëmshme të inspektimit përfshirë metodat depërtuese, radiografike të rrymave elektrike vorbulluese, ultrasonike dhe boroskopike;			
(d) Teknikat e çmontimit dhe rimontimit;	2	2	2
(e) Teknikat e gjetjes dhe eliminimit të problemeve.	—	2	2
7.19 Ngjarjet anormale			
(a) Inspektimet e ndriçimit dhe depërtimi HIRF pas goditjeve;	2	2	2
(b) Inspektimet e avionit pas ngjarjeve anormale sikurse janë uljet e rënda dhe fluturimi përmes turbulencave.	2	2	—
7.20 Procedurat e mirëmbajtjes	1	2	2
Planifikimi i mirëmbajtjes;			
Procedurat e modifikimit;			
Procedurat e magazinimit;			
Certifikimi / procedurat e lirim;			
Ndërveprimi me operimin e avionit;			
Mirëmbajtja, Inspektimi / Kontrolli i Cilësisë / Siguria e Cilësisë;			
Procedurat shtesë të mirëmbajtjes;			
Kontrolli i komponentëve të kufizuar të jetës;			

MODULI 7B. PRAKTIKAT E MIRËMBAJTJES

Shënim: Sfera e këtij moduli duhet të pasqyrojë teknologjinë e avionëve që i përkasin kategorisë B3.

	NIVELI
	B3
7.1 Masat e Sigurisë-Avioni dhe Ofiçina	3
Aspektet e praktikave të sigurta të punës, përfshirë marrjen e masave kur punohet me korrent, gazra veçanërisht oksigjen, vajra dhe kimikate.	
Udhëzimet për kryerjen e veprimeve rregulluese në rast se bie zjarri, ose ndodh një aksident tjetër që mbart një, ose më shumë prej këtyre rreziqeve, përfshirë njohuritë mbi agjentët e shuarjes së zjarrit.	

	NIVELI
	B3
7.2 Praktikë e Oficinës	3
Kujdesi për veglat, kontrolli i veglave, përdorimi i materialeve të oficinës; Dimensionet, kompensimet dhe tolerancat, standardet e mjeshtërisë; Kalibrimi i mjeteve dhe pajisjeve, standardet e kalibrimit.	
7.3 Veglat	3
Llojet më të zakonshme të veglave manuale; Llojet më të zakonshme të instrumenteve të energjisë; Funksionimi dhe përdorimi i mjeteve matëse precize; Pajisjet dhe metodat e lubrifikimit; Veprimi, funksionimi dhe përdorimi i pajisjeve të testit të përgjithshëm elektrik.	
7.4 Pajisja e Testit të Përgjithshëm të Sistemit Elektronik	
Veprimi, funksionimi dhe përdorimi i pajisjeve të testit të përgjithshëm të sistemit elektronik.	
7.5 Vizatimet Inxhinjerie, Diagramet dhe Standardet	2
Llojet e vizatimeve dhe diagramet, simbolet e tyre, dimensionet, tolerancat dhe projektimet; Identifikimi i informacionit bllok të titullit; Mikrofilmat, mikrofishat dhe prezantimet kompjuterike; Specifikimi 100 i Shoqatës së Transportit Ajror (ATA) të Amerikës; Standardet aeronautike dhe standardet e tjera të aplikueshme përfshirë ISO, AN, MS, NAS dhe MIL; Diagramet e linjës elektrike dhe diagramet skematike	
7.6 Montimet dhe Riparimet	2
Madhësitë e shpimit të vrimave të bulonave, klasat e montimeve; Sistemi i përbashkët i montimeve dhe rregullimeve; Planifikimi i montimeve dhe rregullimeve për avionët dhe motorët; Kufizimet për përkuljet, rrotullimet dhe veshjet; Metodat standarde për të kontrolluar boshtet, kushinetat dhe pjesë të tjera	
7.7 Kabllot elektrike dhe Konektorët	2
Vazhdimësia, izolimi dhe teknikat e lidhjeve dhe testimet Përdorimi i veglave të përkulshme: manuale dhe hidraulike;	

	NIVELI
	B3
Kabllo koaksiale: masat paraprake për testimin dhe instalimin;	
Teknika e mbrojtjes së linjës elektrike: gypi elastik kabllor dhe mbështetja e gypit elastik, shtrëngimet e kabllit, teknikat mbështjellëse mbrojtëse përfshirë mbështjellësen dhe mbrojtësin për uljen e nxehtësisë;	
7.8 Ngjitja me perçina	2
Ngjitjet me perçina, ndarja dhe hapja e perçinave;	
Veglat e përdorura për mbërthimin me perçina dhe hapjen e vrimave të vogla;	
Inspektimi i ngjitjeve të perçinave.	
7.9 Tubat dhe gypat	2
Përkulja dhe kthimi/zgjerimi i tubave të avionit;	
Inspektimi dhe testimi i gypave dhe tubave të ajrit të avionëve;	
Instalimi dhe shtrëngimi i gypave.	
7.10 Sustat	1
Inspektimi dhe testimi i sustave.	
7.11 Kushinetat	2
Testimi, pastrimi dhe inspektimi i kushinetave;	
Kërkesat për vajosjen e kushinetave;	
Defektet në kushineta dhe shkaqet e tyre.	
7.12 Transmisionet	2
Inspektimi i ingranazheve, hapsira rrethore ndërmjet dhëmbëve të ingranazhit;	
Inspektimi i rripave dhe pulexhave, zinxhirëve dhe ingranazheve;	
Inspektimi i krikave me vidha, pajisjet levë, sistemet e shufrave pushpull.	
7.13 Kabllot e kontrollit	2
Shtypja e armaturave fundore;	
Inspektimi dhe testimi i kablllove të kontrollit;	
Kabllo fleksible, sistemet fleksibile të kontrollit të avionëve;	
7.14 Trajtimi i Materialit	
7.14.1 Fleta e Metalit	2
Markimi dhe llogaritja e përdhërjes së seksionit të valëpërçuesit;	

	NIVELI
	B3
Punimi i fletës metalike, përfshirë lakimin dhe modelimin e tij; Inspektimi i punimit të fletës metalike.	
7.14.2 Materialet e përbëra dhe jo-metallike Praktikat e lidhjes; Kushtet mjedisore; Metodat e inspektimit.	2
7.15 Saldimi, Ngjitja, Bashkimi dhe Lidhja (a) Metodat e bashkimit; inspektimi i nyjeve të bashkuara; (b) Metodat e saldimit dhe ngjitjes; Inspektimi i nyjeve të salduara dhe të ngjitura; Metodat e lidhjes dhe inspektimi i nyjeve të ngjitura.	2
7.16 Pesha dhe Ekuilibri i Avionit (a) Llogaritja e limiteve të Qendrës së Gravitetit/Ekuilibrit: përdorimi i dokumenteve përkatëse; (b) Përgatitja e avionit për peshim; Peshimi i avionit.	2
7.17 Trajtimi dhe magazinimi i Avionit Ecja në tokë/rimorkimi i avionit dhe masat e sigurisë për keto veprime; Krikimi, mbyllja e avionit, masat paraprake të sigurisë; Metodat e magazinimit të avionëve; Procedurat e rimbushjes së avionit me karburant dhe zbrasja nga karburanti ; Procedurat e shkrirjes së akullit/ kundër ngrirjes; Furnizimet elektrike, hidraulike dhe pneumatike në terren; Efektet e kushteve mjedisore në trajtimin e avionëve dhe operimin e tyre.	2
7.18 Çmontimi, Inspektimi, Riparimi dhe Teknikat e Montimit (a) Llojet e defekteve, teknikat e inspektimit vizual; Heqja e gërryerjes, vlerësimi dhe rimbrotjtja; (b) Metodat e Përgjithshme të Riparimit, Manuali i Riparimit Struktural; Programet e kontrollit të konsumimit, vjetërimit dhe gërryerjes;	3
	2

	LEVEL
	B3
(c) Teknikat e padëmshme të inspektimit përfshirë metodat depërtuese, radiografike, të rrymave elektrike vorbulluese, ultrasonike dhe boroskopike.	2
(d) Teknikat e çmontimit dhe rimontimit;	2
(e) Teknikat e konstatimit dhe eliminimit të defekteve.	2
7.19 Ngjarjet Anormale	
(a) Inspektimet e ndriçimit dhe depërtimi HIRF pas goditjeve.	2
(b) Inspektimet pas ngjarjeve anormale sikurse janë ulja e rëndë dhe fluturimi përmes turbulencave.	2
7.20 Procedurat e Mirëmbajtjes	2
Planifikimi i mirëmbajtjes;	
Procedurat e modifikimit;	
Procedurat e magazinimit;	
Certifikimi / procedurat e lirimit;	
Ndërveprimi me funksionimin e avionit;	
Mirëmbajtja e Inspektimit / Kontrolli i Cilësisë / Siguria e Cilësisë;	
Procedurat shtesë të mirëmbajtjes;	
Kontrolli i komponentëve të kufizuar të jetës;	

MODULI 8. AERODINAMIKA BAZË

	NIVELI			
	A	B1	B2	B3
8.1 Fizika e Atmosferës	1	2	2	1
Atmosfera Standarde ndërkombëtare (ISA), aplikimi i aerodinamikës.				
8.2 Aerodinamikat	1	2	2	1
Rryma e ajrit rreth trupit;				
Shtresa kufitare e ajrit, fluksi aerodinamik dhe i stuhishëm i ajrit, fluksi i lirë dhe relativ i ajrit, ngritja lartë dhe ulja poshtë e ajrit si rezultat i veprimi aerodinamik të krahut në lëvizje, turbulencat ajrore, ngecja në vend e avionit;				
Termtat: hapje e rrotave, përmasa e krahut të avionit do të thotë përmasa aerodinamike e krahut, zvarritje profil (parazite), tërheqje e detyruar, qendra e presionit, këndi i sulmit, ngritja e ajrit të trazuar me lëvizjen e helikës, përqindja e ajrit, forma e krahut dhe gjatësia e krahut pjesëtuar për gjerësinë e krahut;				
Tërheqja reaktive, Pesha, Rezultantja aerodinamike;				
Gjenerimi i Ngritjes dhe tërheqjes: Këndi i Sulmit, Koeficienti i ngritjes, Koeficienti i tërheqjes, vendi i parkimit;				
Ndotja e krahut nga akulli, bora, ngrica				

	NIVELI			
	A	B1	B2	B3
8.3 Teoria e Fluturimit	1	2	2	1
Lidhja midis ngritjes, peshimit, ngecjes dhe tërheqjes së avionit;				
Fuqia e uljes me motor të shuar;				
Performanca e fluturimeve të rregullta shtetërore				
Teoria e rrotullimit; Ndikimi i faktorit të ngarkesës: ndalimi, aerostati				
i gazit dhe kufizimet strukturore; Shtimi i forcës ngritëse				
8.4 Stabiliteti dhe Dinamikat e Fluturimit	2	2	1	
Stabiliteti gjatësor, anësor dhe i drejtuar (aktiv dhe pasiv).				
MODULI 9A. FAKTORËT NJERËZORË				

Shënim: Ky model nuk zbatohet për kategorinë B3. Lëndët përkatëse për kategorinë B3 përcaktohen në modulën 9B.

	NIVELI		
	A	B1	B2
9.1 Të përgjithshme	1	2	2
Nevoja për të marrë parasysh faktorin njerëzor;			
Incidentet për shkak të faktorë/gabimeve njerëzore;			
Liogji i "Murphy".			
9.2 Performanca dhe Kufizimet Njerëzore	1	2	2
Vizioni;			
Dëgjimi;			
Përpunimi i informacionit;			
Vëmendja dhe perceptimi;			
Kujtesa;			
Klastrofobia dhe akseset fizik.			
9.3 Psikologjia Sociale	1	1	1
Përgjegjësia: individuale dhe në grup;			
Motivimi dhe demotivimi;			
Presioni i shoqërisë;			
Çështjet e "Kulturës";			



	NIVELI		
	A	B1	B2
Puna në grup;			
Menaxhimi, mbikqyrja dhe lidërshipi.			
9.4 Faktorët që ndikojnë ndaj performancës	2	2	2
Kalitja fizike / gjendja shëndetësore;			
Stresi: në familje dhe punë;			
Presioni kohë dhe afatet;			
Ngarkesa në punë: mbingarkesa dhe nënngarkesa;			
Gjumi dhe lodhja, puna me turne;			
Alkooli, mjekimi, abuzimi me drogën.			
9.5 Ambienti fizik	1	1	1
Zhurma dhe tymi;			
Ndriçimi;			
Klima dhe temperatura;			
Lëvizja dhe dridhja;			
Mjedisi i punës.			
9.6 Detyrat	1	1	1
Puna fizike;			
Detyrat e përsëritura;			
Inspektimi vizual;			
Sistemet komplekse			
9.7 Komunikimi			
Brenda dhe ndërmjet skuadrave;			
Regjistrimi i performancës në punë			
Informimi lidhur me zhvillimet e përditshme, monedha;			
Shpërndarja e informacionit;			
9.8 Gabimi njerëzor			
Modelet dhe teoritë e gabimit;			
Llojet e gabimit gjatë zbatimit të detyrave të mirëmbajtjes;			
Implikimet e gabimeve (p.sh. aksidentet);			
Shmangia dhe menaxhimi i gabimeve.			

	NIVELI		
	A	B1	B2
9.9 Rreziqet në vendet e punës	1	2	2
Njohja dhe shmangja e rreziqeve;			
Trajtimi i emergjencave.			

MODULI 9B.FAKTORËT NJERËZORË

Shënim: Fusha e këtij moduli duhet të pasqyrojë ambjentin më pak të rëndësishëm të mirëmbajtjes për mbajtësit e liçensës B3.

	NIVELI
	B3
9.1 Të përgjithshme	2
Nevoja për të marrë parasysh faktorët njerëzorë;	
Incidentet që i atribuohen faktorëve njerëzorë / gabimeve njerëzore;	
Ligji i "Murphy"	
9.2 Performanca dhe kufizimet njerëzore	2
Vizioni;	
Dëgjimi;	
Përpunimi i informacionit;	
Vëmendja dhe perceptimi;	
Kujtesa;	
Klastrofobia dhe aksesit fizik.	
9.3 Psikologjia sociale	
Përgjegjësia: individuale dhe në grup;	
Motivimi dhe demotivimi;	
Presioni i shoqërisë;	
Çështjet e "Kulturës";	1
Puna në grup	
9.4 Faktorët që ndikojnë ndaj performancës	
Kalitja fizike / gjendja shëndetësore;	
Stresi: në familje dhe punë;	
Presioni kohë dhe afatet;	
Ngarkesa në punë: mbingarkesa dhe nënngarkesa;	
Gjumi dhe lodhja, puna me turne;	
Alkooli, mjekimi, abuzimi me drogën.	2

	LEVEL
	B3
9.5 Ambienti Fizik	1
Zhurma dhe tymi;	
Ndriçimi;	
Klima dhe temperatura;	
Lëvizja dhe dridhja;	
Mjedisi i punës..	
9.6 Detyrat	1
Puna fizike;	
Detyrat e përsëritura;	
Inspektim vizual;	
Sistemet komplekse	
9.7 Komunikimi	
Brenda dhe midis skuadrave;	
Regjistrimi i performancës në punë	
Informimi lidhur me zhvillimet e përditshme;	
Shpërndarja e informacionit	
9.8 Gabimi Njerëzor	2
Modelet dhe teoritë e gabimit;	
Llojet e gabimit gjatë zbatimit të detyrave të mirëmbajtjes;	
Implikimet e gabimeve (p.sh. aksidentet);	
Shmangia dhe menaxhimi i gabimeve	
9.9 Rreziqet në vendin e punës	2
Njohja dhe shmangia e rreziqeve;	
Trajtimi i emergjencave.	

MODULI 10. LEGJISLACIONI I AVIACIONIT

	NIVELI			
	A	B1	B2	B3
10.1 Kuadri Rregullator	1	1	1	1
Roli i Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil;				
Roli i Komisionit European;				

	NIVELI			
	A	B1	B2	B3
Roli i EASA;				
Roli i Shteteve Anëtare dhe Autoriteteve Kombëtare të Aviacionit;				
Rregullorja (EC) Nr 216/2008 dhe rregullat për zbatimin e saj				
Rregulloret (EC) Nr 1702/2003 dhe (EC) Nr 2042/2003;				
Lidhjet midis Shtojcave të Ndryshme (Pjesët) sikurse janë Pjesa-21, Pjesa-M, Pjesa-145, Pjesa-66, Pjesa-147 dhe EU-OPS.				
10.2 Stafi i certifikuar — Mirëmbajtja	2	2	2	2
Njohuri të hollësishme për Pjesën-66.				
10.3 Organizata e Liçencuar e Mirëmbajtjes	2	2	2	2
Njohuri të hollësishme për Pjesën-145 dhe Pjesën-M, Nën pjesa F.				
10.4 Operacionet Ajrore	1	1	1	1
Njohuri të përgjithshme për EU-OPS.				
Certifikatat e Operatorëve Ajrorë;				
Përgjegjësitë e operatorit, veçanërisht lidhur me vlefshmërinë ajrore dhe mirëmbajtjen e vazhdueshme;				
Programi i Mirëmbajtjes së Avionit;				
MEL//CDL;				
Dokumentet që do të mbahen në bord;				
Afishimi (shenjat) e avionit.				
10.5 Certifikimi i avionit, pjesët dhe pajisjet				
<i>(a) Të përgjithshme</i>	—	1	1	1
Njohuri të përgjithshme për Pjesën-21 dhe specifikimet e Certifikatës EASA: CS-23, 25, 27, 29.				
<i>(b) Dokumentet</i>	—	2	2	2
Certifikata e vlefshmërisë ajrore; certifikatat e kufizuara të vlefshmërisë ajrore dhe leja për të fluturuar;				
Certifikata e Regjistrimit;				
Certifikata e Zhurmës;				
Planifikimi i Peshës;				
Licenca e Radio Stacionit dhe Miratimi i saj.				

	NIVELI			
	A	B1	B2	B3
10.6 Vlefshmëria ajrore e vazhdueshme	2	2	2	2
Njohuri të hollësishme për dispozitat e Pjesës 21 lidhur me vlefshmërinë ajrore të vazhdueshme.				
Njohuri të hollësishme për Pjesën M				
10.7 Kërkesat e Zbatueshme Kombëtare dhe Ndërkombëtare (Nëse nuk zëvendësohen nga kërkesat e BE-së).				
(a) Programet e Mirëmbajtjes, Kontrollat dhe Inspektimet e Mirëmbajtjes;	1	2	2	2
Direktivat e Vlefshmërisë Ajrore; Buletinet e Shërbimit, informacioni për shërbimin e prodhuesve; Ndryshimet dhe riparimet;				
Dokumentacioni i Mirëmbajtjes: Manualet e mirëmbajtjes, manuali i riparimit strukturor, katalogu i ilustruar i pjesëve, etj;				
<i>Vetëm për licencat A deri në B2:</i>				
Listat Kryesore të Pajisjeve Minimale, Lista e Pajisjeve Minimale; Listat e Devijimit dhe Transportit.;				
(b) Vlefshmëria ajrore e vazhdueshme;	—	1	1	1
Kërkesat minimale për pajisjet — Fluturimet provë;				
<i>Vetëm për licencat B1 dhe B2:</i>				
ETOPS, kërkesat për mirëmbajtjen dhe transportin;				
Të gjitha Operacionet e Motit, Operacionet e Kategorisë 2/3.				

MODULI 11A. AERODINAMIKA E AVIONËVE ME TURBINË, STRUKTURAT DHE SISTEMET

	NIVELI	
	A1	B1.1
11.1 Teoria e Fluturimit		
11.1.1. Aerodinamikat e Avionit dhe Kontrollat e Fluturimit		
Funksionimi dhe efektet e:	1	2
— kontrollit të rrotullimit: aleronët dhe kuadret e drejtimit të tërthortë,		
— kontrolli me pajisjet audio: ashensorët, stabilizatorët, stabilizatorët e incidencës së ndryshueshme dhe avionët kanard, — kontrolli i shmangjes nga kursi, kufizuesit e timonit;		
Kontrolli me anë të elevonëve dhe rudervatorëve (krahët e lëvizshëm në bishtin e avionit në Formë V që luajnë rolin e timonit dhe elavatorit)		
Mekanizmat e ngritjes lartë të avionit, të hapurat në krahun e avionit, parakrahu, sipërfaqja e kontrollit të krahut të avionit;		
Mekanizmat që venë në lëvizje avionin, kuadret e drejtimit të tërthortë, pajisjet aerodinamike mbi krahun e avionit, frenat e shpejtësisë		

	NIVELI	
	A1	B1.1
Efektet e kurrit në krahun e avionit, anët e përparme me dhëmbëzat sharrë; Përdorimi i kontrollit të shtresës kufitare, gjeneratorët e shtjellës së ajrit, pykat e çarjes së rrymës së ajrit, ose mekanizmat e anës së përparme; Funksionimi dhe efekti i kompensatorëve të trimerit, trimerat e përparmë të ekuilibrit dhe antiekuilibrit, trimerat ndihmës, trimerat e elasticitetit, baraspesha e masës, pjerrësia e sipërfaqes së kontrollit, panelet e baraspeshës aerodinamike.		
11.1.2. Fluturimi me shpejtësi të lartë Shpejtësia e zërit, fluturimi subsonik, fluturimi transonik, fluturimi supersonik; Numri Mach, numri kritik Mach, vibrimi i shtypshmërisë, vala goditëse, nxehja aerodinamike, kontrolli i zonës; Faktorët që ndikojnë në fluksin e ajrit kur motori merr shpejtësinë e lartë; Efektet e animit të krahut të avionit nga pjesa e bishtit ndaj numrit kritik Mach.	1	2
11.2 Strukturat e Korpunit të avionit — Koncepte të përgjithshme (a) Kërkesat e vlefshmërisë ajrore për fortësinë e strukturës; Klasifikimi strukturor, primar, sekondar dhe tercial; Siguria nga avaritë, siguria për jetën, konceptet e tolerancës ndaj dëmit; Sistemet e identifikimit të stacionit dhe zonës; Stresi, sforcimi, përkulja, ngjeshja, prerja, rrotullimi, tensioni tërheqës prej forcave qendërikëse, lodhja; Kanalet e ajrimit dhe pajisjet e ventilimit; Pajisjet e instalimit të sistemit; Pajisjet e mbrotjes së ndriçimit nga goditjet; Metalizimi i Avionit.	2	2
(b) Metodat e ndërtimit të: trupit të avionit me konstruksion të fortë, nervaturat ndihmëse, trarët horizontalë, dubluesit, traversat, binarët, strukturat e dyshemesë, përforcuesit, metodat e veshjes, mbrojtja nga korrozioni, krah, valëzimet bishtore dhe motorët e pajisjeve ; Teknikat e montimit të strukturës: mbërthimi me perçina, shtrëngimi me bulona, bashkimi i pjesëve; Metodat e mbrojtjes së sipërfaqes, sikurse janë kromatizimi, anodizimi, lyerja; Pastrimi i sipërfaqes; Simetria e korpunit të avionit: Metodat e nivelimit dhe kontrollet e simetrisë.	1	2
11.3 Strukturat e Korpunit të Avionit — Avionët 11.3.1 Trupi i Avionit (ATA 52/53/56) Ndërtimi dhe hermetizimi; Pjesët e krahut, stabilizatorit, kulla e drejtimit dhe karrociera;	1	2

	NIVELI	
	A1	B1.1
Instalimi i ndenjësve dhe sistemi i ngarkesës;		
Dyert dhe daljet e emergjencës: konstruksioni, mekanizmat, pajisjet e funksionimit dhe sigurisë;		
Struktura dhe mekanizmat e dritareve dhe xhamave mbrojtës.		
11.3.2 <i>Krahët (ATA 57)</i>	1	2
Struktura;		
Depua e karburantit;		
Rrotat e uljes, kulla e vrojtimit, pajisjet e kontrollit të sipërfaqes, të lëvizjes dhe ngritjes lartë të avionit.		
11.3.3 <i>Stabilizatorët (ATA 55)</i>	1	2
Struktura;		
Pajisja e sipërfaqes së kontrollit.		
11.3.4 <i>Sipërfaqet e kontrollit të fluturimit (ATA 55/57)</i>	1	2
Struktura dhe pajisjet;		
Balancimi — masiv dhe aerodinamik.		
11.3.5 <i>Kabinat e Ekuipazhit/Kullat e Vrojtimit (ATA 54)</i>	1	2
Kabinat e Ekuipazhit/Kullat e vrojtimit:		
— Struktura,		
— Muret mbrojtëse nga zjarri,		
— Bazamentet e motorit.		
11.4 Kondicionimi dhe Hermetizimi i Kabinës (ATA 21)		
11.4.1 <i>Furnizimi me ajër</i>	1	2
Burimet e furnizimit me ajër përfshirë boshatisjen e motorit nga ajri, APU dhe karrocet e tokës		
11.4.2 <i>Kondicionimi</i>	1	3
Sistemet e kondicionimit të ajrit;		
Makineritë e qarkullimit të ajrit dhe avullit;		
Sistemet e shpërndarjes;		
Sistemi i kontrollit të fluksit të ajrit, temperaturës dhe lagështirës.		
11.4.3 <i>Hermetizimi</i>	1	3
Sistemet e hermetizimit		
Kontrolli dhe njehsimi përfshirë valvulat e kontrollit dhe		
sigurisë; kontrolluesit e presionit të kabinës.		



	NIVELI	
	A1	B1.1
11.4.4 <i>Mekanizmat e sigurisë dhe alarmit</i>	1	3
Mekanizmat e mbrojtjes dhe të alarmit		
11.5 Instrumentet/Sistemet elektronike		
11.5.1 <i>Sistemet e Instrumentit (ATA 31)</i>	1	2
Sistemi i instrumenteve të ndjeshëm ndaj presionit për matjen e shpejtësisë së ajrit etj.: lartësimatësi, treguesi i shpejtësisë së ajrit, treguesi vertikal i shpejtësisë;		
Xhiroskopia: horizonti artificial, busulla e pozicionit, treguesi i drejtimit, treguesi i situatës horizontale, treguesi i rrotullimeve dhe rrëshqitjes, kordinatori i rrotullimit;		
Kompaset: Leximi i drejtpërdrejtë, leximi i largët;		
Këndi i treguesit të sulmit, sistemet paralajmëruese për humbjen e shpejtësisë gjatë çarjes së rrymës;		
Kabina prej xhami;		
Tregues të tjerë të sistemit të avionit		
11.5.2 <i>Sistemet Elektronike</i>	1	1
Bazat e planimetrisë së sistemit dhe funksionimi i:		
— Auto Fluturimit (ATA 22),		
— Transmetimit (ATA 23),		
— Sistemeve të navigimit (ATA 34).		
11.6 Energjia Elektrike (ATA 24)	1	3
Instalimi dhe Funksionimi i Baterive;		
Prodhimi i energjisë DC;		
Prodhimi i energjisë AC ;		
Prodhimi i energjisë së emergjencës;		
Rregullimi i tensionit;		
Shpërndarja e energjisë elektrike;		
Inverterat, transformatorët, raktifikuesit;		
Mbrojtësit e qarkut;		
Energjia e Jashtëme/Tokësore.		
11.7 Pajisja dhe Furnizimi (ATA 25)		
(a) Kërkesat e pajisjeve emergjente;	2	2
Ndenjëset, pajisjet dhe rripat e sigurisë.		

	NIVELI	
	A1	BI.1
(b) Planimetria e kabinës; Planimetria e pajisjeve; Instalimi i pajisjeve të kabinës; Pajisjet e argëtimit në kabinë; Instalimi i kuzhinës; Pajisjet e ruajtjes dhe trajtimit të ngarkesës; Shkallët ajrore.	1	1
11.8 Mbrojtja nga zjarri (ATA 26)	1	3
(a) Zbulimi i zjarrit dhe tymit dhe sistemet e alarmit; Sistemet e shuarjes së zjarrit; Testet e sistemit;		
(b) Shuajtësi Portativ i zjarrit.	1	1
11.9 Kontrollat e Fluturimit (ATA 27)	1	3
Kontrollet primare: aleroni, elevatori, timoni, kuadri i drejtimit të tërthortë; Kontrolli i diferentit; Kontrolli aktiv i ngarkesës; Mekanizmat e ngritjes së avionit; Pllakëzat e holla aerodinamike të krahut, frenat e shpejtësisë; Funksionimi i sistemit: manual, hidraulik, pneumatik, elektrik, elektronik; Ushqyesi në kontrolluesin e sistemit, Mekanizmi i redukimit të oshilacioneve gjatë fluturimit, Diferenti i Mach, kufizuesi i timonit, sistemet e bllokimit të shkullmës së erës; Barazpeshimi dhe montimi; Mbrojtja nga humbja e shpejtësisë dhe nga çarja e rrymës/sistemi i alarmit.		
11.10 Sistemet e karburanteve (ATA 28)	1	3
Planifikimi i sistemit; Cisternat; Sistemet e furnizimit; Shkarkimi, ventilimi dhe dranazhimi; Ushqimi i tërthortë dhe transferimi; Indikacionet dhe paralajmërimet; Furnizimi me karburant dhe zbrazja e karburantit; Sistemet e balancimit të karburantit në lartësi.		

	NIVELI	
	A1	B1.1
11.11 Energjia Hidraulike (ATA 29)	1	3
Planifikimi i sistemit; Lëngjet hidraulike;		
Rezervuarët hidraulikë dhe akumulatorët;		
Prodhimi i presionit: elektrik, mekanik, pneumatik;		
Prodhimi i presionit të emergjencës;		
Filtrat;		
Kontrolli i Presionit;		
Shpërndarja e energjisë;		
Sistemet e Indikacionit dhe ato paralajmëruese;		
Ndërveprimi me sistemet e tjera.		
11.12 Mbrojta nga akulli dhe shiu (ATA 30)	1	3
Formimi i akullit, klasifikimi dhe zbulimi;		
Sistemet anti-akull: elektrike, ajri i nxehtë dhe kimike;		
Sistemet e shkrirjes së akullit: elektrike, ajër i nxehtë, pneumatike dhe kimike;		
Shi bllokuesi ;		
Nxehja e sondës dhe drenazhit;		
Sistemet fshirëse.		
11.13 Rrotat e uljes (ATA 32)	2	3
Struktura, absorbimi i tronditjeve;		
Sistemet e zgjerimit dhe tërheqjes: normale dhe emergjente;		
Indikacionet dhe paralajmërimi;		
Rrotat, frenat, antirrëshqitësi dhe autofrenuesi;		
Gomat;		
Timoni;		
Sensorët tokësorë të ajrit.		
11.14 Dritat (ATA 33)	2	3
Të jashtëme: për navigimin, kundër përplases, për uljen,		
transportin dhe akullin;		
Të brendëshme: të kabinës, ngarkesës;		
Emergjencia.		

	NIVELI	
	A1	B1.1
11.20 Sistemet e kabinës (ATA44)	1	2
Njësitë dhe komponentët që përbëjnë mjetet e argëtimit të pasagjerëve dhe sigurojnë komunikimin brenda avionit (Sistemi i të Dhënave të Ndërlidhjes së Kabinës) dhe midis kabinës së avionit dhe stacionit tokësor (Shërbimi i Rrjetit të Kabinës). Këtu përfshihen zëri, të dhënat, muzika dhe video transmetimet. Sistemi i të dhënave të ndërlidhjes së kabinës siguron një ndërveprim midis ekuipazhit të kabinës dhe sistemeve të kabinës. Këto sisteme mbështesin shkëmbimin e të dhënave të LRU-ve të ndryshme përkatëse dhe operojnë kryesisht përmes paneleve të punonjësve të shërbimit të fluturimit. Shërbimi i Rrjetit të Kabinës zakonisht përbëhet nga një server, i cili ndërvepron midis të tjerash me sistemet e mëposhtme : - Të dhënat /Radio Komunikimi, në Sistemin e Argëtimit të Fluturimit. - Shërbimi i Rrjetit të Kabinës mund të ofrojë funksione të tilla si: - Qasje ndaj njoftimeve lidhur me momentin e para nisjes dhe momentin e nisjes së pasagjerit, - Qasje ndaj E-mailit /Intranetit/Internetit, - Bazën e të dhënave të pasagjerëve; Sistemet kryesore të Kabinës; Sistemi i argëtimit gjatë fluturimit; Sistemi i komunikimit të jashtëm; Sistemi i Memories Masive të Kabinës; Sistemi i Monitorimit të Kabinës; Sistemi i Shumëllojshëm i Kabinës.		
11.21 Sistemet e Informacionit (ATA46)	1	2
Njësitë dhe komponentët, të cilët janë një mjet për ruajtjen, përditësimin dhe rigjetjen e informacionit dixhital, që tradicionalisht është dhënë në letër, mikrofilm ose mikrofishë. Këtu përfshirjen njësitë që i dedikohen funksionimit të ruajtjes dhe rigjetjes së informacionit, sikurse është magazina masive e librarisë elektronike dhe kontrollori. Këtu nuk përfshihen ato njësi dhe komponentë që janë instaluar për përdorime të tjera dhe që përdoren nga sisteme të tjera, sikurse është printeri i dekut të fluturimit ose indikatorit me përdorim të përgjithshëm. Shembujt tipikë përfshijnë trafikun ajror dhe sistemet e menaxhimit të informacionit si dhe sistemet e serverit të rrjetit Sistemi i Informacionit të Përgjithshëm të Avionit Sistemi i Informacionit të Dekut të Fluturimit; Sistemi i Informacionit të Mirëmbajtjes; Sistemi i Informacionit të Kabinës së Pasagjerëve Sistemi i Informacionit të Shumëllojshëm.		

MODULI 11B. AERODINAMIKAT, STRUKTURAT DHE SISTEMET E AVIONIT ME PISTON

Shënim 1: Ky modul nuk aplikohet për kategorinë B3. Lëndët përkatëse për kategorinë B3 përcaktohen në modulin 11C.

Shënim 2: Ky Modul duhet të pasqyrojë teknologjinë e avionëve që i perket nënkategorisë A2 and B1.2

	NIVELI	
	A2	B1.2
11.1 Teoria e Fluturimit		
11.1.1. Aerodinamikat e Avionit dhe Kontrollat e Fluturimit	1	2
Operimi i efektshëm i:		
— kontrollit të bobinës: aleronët dhe kuadret e drejtimit të tërthortë,		
— kontrollit të pajisjes audio: elevatorët, stabilizatorët, stabilizatorët variabël të incidencës dhe kunhardët, — kontrolli të mekanizmit të reduktimit të oshilacioneve, kufizuesit e timonit;		
Kontrolli i përdorimit të elevonëve dhe rudervatorëve;		
Mekanizmat e ngritjes lartë të avionit: të hapurat në krahun e avionit, parakrahët, sipërfaqet e kontrollit në krahun e avionit;		
Mekanizmat e nxitjes së tërheqjes, kuadret e drejtimit të tërthortë, pllakëzat aerodinamike, frenat e shpejtësisë;		
Efektet e kurrizit në krahun e avionit, anët e përparme me dhëmbëzat sharë;		
Përdorimi i kontrollit të shtresës kufitare, gjeneratorët e shtjellës, pykat e mbrojtjes nga çarja e Rrymës, ose mekanizmat e anës së përparme të avionit;		
Funksionimi dhe efekti i kompensatorëve të diferentit, kompensatorët e ekuilibrit dhe kundërekuilibrit të pjesës së përparme, trimerat ndihmëse, kompensatorët e shërbimit, kompensatorët e sustës, ekuilibri masiv, anësia e sipërfaqes së kontrollit, panelet e ekuilibrit aerodinamik.		
11.1.2. Fluturimi me shpejtësi të Lartë — N/A	—	—
11.2 Strukturat e Korpusit të avionit — Koncepte të Përgjithshme		
(a) Kërkesat e vlefshmërisë ajrore për fuqinë strukturore;	2	2
Klasifikimi strukturor, primar, sekondar dhe tercial; Siguria nga avaritë, siguria për jetën, konceptet e tolerancës së dëmit;		
Sistemet e identifikimit të stacionit dhe zonës;		
Stresi, sforcimi, përkulja, ngjeshja, prerja, rrotullimi, tensioni tërheqës prej forcave qendërikëse, lodhja;		
Kanalet e ajrimit dhe pajisjet e ventilimit;		
Pajisjet e instalimit të sistemit;		
Pajisjet e mbrojtjes së ndriçimit nga goditjet;		
Metalizimi i Avionit.		
(b) Metodatat e strukturës: trupi i avionit me konstruksion të fortë, nervaturat ndihmëse, trarët horizontalë, dublesit, traversat, binarët, strukturat e dyshemesë, përforcuesit, metodat e veshjes, mbrojtja nga korrozioni, krahun, valëzimet bishtore dhe motorët e pajisjeve ;	1	2
Teknikat e montimit të strukturës: mbërthimi me perçina, shtrëngimi me bulona, bashkimi i pjesëve;		
Metodat e mbrojtjes së sipërfaqes, sikurse janë kromatizimi, anodizimi, lyerja;		
Pastrimi i sipërfaqes;		



	LEVEL	
	A2	B1.2
11.3 Strukturat e korpusit të avionit— Avionët		
11.3.1 <i>Trupi i avionit (ATA 52/53/56)</i>	1	2
Ndërtimi dhe hermetizimi;		
Pjesët e krahut, bishtit, kulla e drejtimit dhe karrociera; Instalimi i ndenjësve;		
Dyert dhe daljet e emergjencës: konstruksioni dhe funksionimi;		
Mekanizmat e dritareve dhe xhamave mbrojtës.		
11.3.2 <i>Krahët (ATA 57)</i>	1	2
Struktura;		
Depua e karburantit;		
Rrotat e uljes, kulla e vrojtimit, pajisjet e kontrollit të sipërfaqes dhe të lëvizjes dhe ngritjes lartë.		
11.3.3 <i>Stabilizatorët (ATA 55)</i>	1	2
Struktura;		
Pajisja e sipërfaqes së kontrollit.		
11.3.4 <i>Sipërfaqet e kontrollit të fluturimit (ATA 55/57)</i>	1	2
Struktura dhe pajisjet;		
Balancimi — masiv dhe aerodinamik.		
11.3.5 <i>Kabinat e Ekuipazhit/Kullat e Vrojtimit (ATA 54)</i>	1	2
Kabinat e Ekuipazhit/Kullat e vrojtimit:		
— Struktura,		
— Muret mbrojtëse nga zjarri,		
— Bazamentet e motorit.		
11.4 Kondicionimi dhe Hermetizimi i Kabinës (ATA 21)		
Sistemet e kondicionimit të ajrit dhe presionit;	1	2
Kontrolluesit e presionit të kabinës, mekanizmat e mbrojtjes dhe alarmit;		
Sistemet e ngrohjes.		
11.5 Instrumentet/Sistemet Elektronike		
11.5.1 <i>Sistemet e Instrumentit (ATA 31)</i>	1	2
Instrumentet matës të shpejtësisë së ajrit: lartësimatësi, treguesi i shpejtësisë së ajrit, treguesi i shpejtësisë vertikale;		
Xhiroskopia: horizonti artificial, busulla e pozicionit, treguesi i drejtimit, treguesi i situatës horizontale, treguesi i rrotullimeve dhe rrëshqitjes, kordinatori i rrotullimit;		
Kompaset: Leximi i drejtpërdrejtë, leximi i largët;		

	NIVELI	
	A2	B1.2
Këndi i treguesit të sulmit, sistemet paralajmëruese për humbjen e shpejtësisë gjatë çarjes së rrymës; Kabina prej xhami; Tregues të tjerë të sistemit të avionit		
11.5.2 Sistemet Elektronike	1	1
Bazat e planimetrisë së sistemit dhe funksionimi i: — Auto Fluturimit (ATA 22), — Transmetimit (ATA 23), — Sistemet e navigimit (ATA 34).		
11.6 Energjia Elektrike (ATA 24)	1	3
Instalimi dhe Funksionimi i Baterive; Prodhimi i energjisë DC; Rregullimi i tensionit; Shpërndarja e energjisë elektrike; Mbrojtësi i qarkut; Inverterat, transformatorët.		
11.7 Pajisjet dhe Furnizimi (ATA 25)		
(a) Kërkesat për pajisjet emergjente; Ndenjëset, pajisjet dhe rripat e sigurisë.	2	2
(b) Planimetria e kabinës; Planimetria e pajisjeve; Instalimi i pajisjeve të kabinës; Pajisjet e argëtimit në kabinë; Instalimi i kuzhinës; Pajisjet e ruajtjes dhe të trajtimit të ngarkesës; Shkallët ajrore.	1	1
11.8 Mbrojtja nga zjarri (ATA 26)	1	3
(a) Zbulimi i zjarrit, tymit dhe sistemet e alarmit; Sistemet e shuarjes së zjarrit; Testet e sistemit;		
(b) Shuajtësi Portativ i zjarrit.	1	1
11.9 Kontrollat e Fluturimit (ATA 27)	1	3
Kontrollet primare: aleroni, elevatori, timoni, kuadri i drejtimit të tërthortë; Kompensatorët Mekanizmat e ngritjes së avionit		



	LEVEL	
	A2	B1.2
Funksioni i sistemit i funksionimit: manual;		
Erë bllokuesi;		
Barazpeshimi dhe montimi;		
Sistemi i paralajmërimit nga çarja e rrymës.		
11.10 Sistemet e Karburanteve (ATA 28)	1	3
Planifikimi i sistemit		
Cisternat;		
Sistemet e furnizimit;		
Dhënie e tërthortë dhe transferimi;		
Indikacionet dhe paralajmërimet;		
Furnizimi me karburant dhe zbrazja nga karburanti;		
11.11 Energjia Hidraulike (ATA 29)	1	3
Planifikimi i sistemit; Lëngjet hidraulike;		
Rezervuarët hidraulikë dhe akumulatorët;		
Prodhimi i presionit: elektrik, mekanik;		
Filtrat;		
Kontrolli i Presionit;		
Shpërndarja e energjisë;		
Sistemet e Indikacionit dhe ato paralajmëruese;		
11.12 Mbrojta nga akulli dhe shiu (ATA 30)	1	3
Formimi i akullit, klasifikimi dhe zbulimi;		
Sistemet anti-akull: elektrike, ajri i nxehtë, pneumatike dhe kimike;		
Sistemet e shkrirjes së akullit: elektrike, ajër i nxehtë, pneumatike dhe kimike;		
Nxehja e sondës dhe drenazhit		
Sistemet fshirëse.		
11.13 Rrotat e uljes (ATA 32)	2	3
Ndërtimi, absorbimi i tronditjeve;		
Sistemet e zgjerimit dhe tërheqjes: normale dhe emergjente;		
Indikacionet dhe paralajmërimi;		
Rrotat, frenat, anti- rrëshqitëset dhe autofrenat;		

	NIVELI	
	A2	BI.2
Gomat; Timoni; Sensorët tokësore të ajrit.		
11.14 Dritat (ATA 33)	2	3
Të jashtëme: për navigimin, anti-përplasjes, uljen, transportimin, akullin;		
Të brendshme: kabina e ekuipazhit, kabina, ngarkesa;		
Emergjencia.		
11.15 Oksigjeni (ATA 35)	1	3
Planimetria e sistemit: kabina e aviatorit, kabina e pasagjerëve; Burimet, magazina, ngarkesa elektrike dhe shpërndarja;		
Rregullorja e furnizimit;		
Indikacionet dhe paralajmërimet.		
11.16 Pneumatik/Vakum (ATA 36)	1	3
Planimetria e sistemit:		
Burimet: motori/APU, kompresorët, rezervuarët, furnizimi në tokë; Kontrolli i Presionit;		
Shpërndarja;		
Indikacionet dhe paralajmërimet;		
Ndërveprimet me sistemet e tjera.		
11.17 Uji/ Mbeturinat (ATA 38)	2	3
Planimetria e sistemit të ujit, furnizimi, shpërndarja, shërbimi dhe drenazhimi;		
Planimetria e sistemit të tualetit, pajisjet e larges dhe shërbimit; Pajisjet e korrozionit;		
Aspektet e korrozionit.		

MODULE 11C. AERODINAMIKAT, STRUKTURAT DHE SISTEMET E AVIONIT ME PISTON

Shënim: Hapësira e këtij moduli duhet të pasqyrojë teknologjinë e avionëve që i përkasin kategorisë B3

	NIVELI
	B3
11.1 Teoria e Fluturimit	
<i>Aerodinamika e avionit dhe Kontrollat e Fluturimit</i>	
Funksionimi dhe efektet e:	
— kontrollit të rrotullimit: aleronët,	
— kontrollit të pajisjeve audio: elevatorët, stabilizatorët, stabilizatorët e incidencës së ndryshueshme dhe aeroplanët kanard,	
— kontrolli i shmangies nga kursi, kufizuesit e timonit;	

	NIVELI
	B3
Kontrolli me anë të elevonëve, timonit dhe elavatorit Mekanizmat e ngritjes lartë të avionit, të hapurat në krahun e avionit, parakrahu, kontrollori i krahut të avionit; Mekanizmat lëvizës, kuadret e drejtimit të tërthortë, pajisjet aerodinamike mbi krahun e avionit, frenat e shpejtësisë; Efektet e kurrizit të krahut të avionit, anët e përparme me dhëmbëzat sharre; Kontrolli i shtresës kufitare që përdor gjeneratorët e shtjellës së ajrit, pykat e çarjes së rrymës së ajrit, ose mekanizmat e anës së përparme; Funksionimi dhe efekti i kompensatorëve të diferentit, trimerat e përparmë të ekuilibrit dhe antiekuilibrit, trimerat ndihmës, trimerat e elasticitetit, baraspesha e masës, pjerrësia e sipërfaqes së kontrollit, panelet e baraspeshës aerodinamike.	
11.2 Strukturat e Korpusit të avionit — Koncepte të përgjithshme (a) Kërkesat e vlefshmërisë ajrore për fuqinë e strukturës; Klasifikimi strukturor, primar, sekondar dhe tercial; Siguria nga avaritë, siguria për jetën, konceptet e torelancës së dëmit; Sistemet e identifikimit të stacionit dhe zonës; Stresi, sforcimi, përkulja, ngjeshja, prerja, rotullimi, tensioni tërheqës prej forcave qendërikëse, lodhja; Kanalet e ajrimit dhe pajisjet e ventilimit; Pajisjet e instalimit të sistemit; Pajisjet e mbrojtjes së ndriçimit nga goditjet; Metalizimi i Avionit. (b) Metodat e strukturës të: trupit të avionit me konstruksion të fortë, nervaturat ndihmëse, trarët horizontalë, dubluesit, traversat, binarët, strukturat e dyshemesë, përforcuesit, metodat e veshjes, mbrojtja nga korrozioni, krahu, valëzimet bishtore dhe motorët e pajisjeve ; Teknikat e montimit të strukturës: mbërthimi me perçina, shtrëngimi me bulona, bashkimi i pjesëve; Metodat e mbrojtjes së sipërfaqes, sikurse janë kromatizimi, anodizimi, lyerja; Pastrimi i sipërfaqes; Simetria e korpusit të avionit: Metodat e nivelimit dhe kontrollet e simetrisë.	2
11.3 Strukturat e Korpusit të Avionit — Avionët 11.3.1 <i>Trupi i Avionit (ATA 52/53/56)</i> Struktura; Pjesët e krahut, kullës së drejtimit dhe karrocërisë; Dyert dhe daljet e emergjencës: konstruksioni dhe funksionimi; Mekanizmat e dritareve dhe xhamave mbrojtës.	1



	NIVELI
	B3
11.3.2 <i>Krahët (ATA 57)</i>	1
Ndërtimi; Depua e karburantit;	
Rrotat e uljes, kulla e vrojtimit, pajisjet e kontrollit të sipërfaqes, të lëvizjes dhe ngritjes la rtë.	
11.3.3 <i>Stabilizatorët (ATA 55)</i>	1
Struktura;	
Pajisja e sipërfaqes së kontrollit..	
11.3.4 <i>Sipërfaqet e kontrollit të fluturimit (ATA 55/57)</i>	1
Ndërtimi dhe pajisjet;	
Balancimi — masiv dhe aerodinamik.	
11.3.5 <i>Kabinat e Ekipazhit/Kullat e Vrojtimit (ATA 54)</i>	1
Kabinat e Ekipazhit/Kullat e vrojtimit:	
— Struktura,	
— Muret mbrojtëse nga zjarri,	
— Bazamentet e motorit.	
11.4 Kondicionimi (ATA 21)	1
Sistemet e ngrohjes dhe ventilimit .	
1 1.5 Instrumentet/Sistemet elektronike	
11.5.1 <i>Sistemet e Instrumentit (ATA 31)</i>	1
Sistemi i instrumenteve të ndjeshëm ndaj presionit për matjen e shpejtësisë së ajrit etj.: lartësimatësi, treguesi i shpejtësisë së ajrit, treguesi vertikal i shpejtësisë; Xhioskopia: horizonti artificial, busulla e pozicionit, treguesi i drejtimit, treguesi i situatës horizontale, treguesi i rrotullimeve dhe rrëshqitjes, koordinatori i rrotullimit; Kompaset: Leximi i drejtpërdrejtë, leximi i largët; Këndi i treguesit të sulmit, sistemet paralajmëruese për humbjen e shpejtësisë gjatë çarjes së rrymës; Kabina prej xhami; Tregues të tjerë të sistemit të avionit	
11.5.2 <i>Sistemet Elektronike</i>	1
Bazat e planimetrisë së sistemit dhe funksionimi i:	
— Auto Fluturimit (ATA 22),	
— Transmetimit (ATA 23),	
— Sistemet e navigimit (ATA 34).	
1 1.6 Energjia Elektrike (ATA 24)	2
Instalimi dhe Funksionimi i Baterive;	
Prodhim i energjisë DC.	

	NIVELI
	B3
Rregullimi i tensionit;	
Shpërndarja e energjisë elektrike;	
Mbrojta e qarkut;	
Inverterat, transformatorët.	
11.7 Pajisja dhe Furnizimi (ATA 25)	
(a) Kërkesat për pajisjet e emergjencës;	2
Ndenjëset, pajisjet dhe rripat e sigurisë.	
11.8 Mbrojta nga zjarri (ATA 26)	2
Shuajtësi Portativ i zjarrit.	
11.9 Kontrollat e Fluturimit (ATA 27)	3
Kontrollet primare: aleroni, elevatori, timoni;	
Kompensatorët;	
Mekanizmat e ngritjes së avionit;	
Funksionimi i sistemit: manual;	
Bllokuesit e erës	
Barazpeshimi dhe montimi;	
Sistemi i paralajmërimit të çarjes së rrymës	
11.10 Sistemet e karburanteve (ATA 28)	2
Planifikimi i sistemit;	
Cisternat;	
Sistemet e furnizimit;	
Dhënia e tërthortë dhe transferimi	
Indikacionet dhe paralajmërimet;	
Furnizimi me karburant dhe zbrazja nga karburanti;	
11.11 Fuqia Hidraulike (ATA 29)	2
Planifikimi i sistemit; Lëngjet hidraulike;	
Rezervuarët hidraulikë dhe akumulatorët;	
Prodhimi i presionit: elektrik, mekanik;	
Filtrat;	
Kontrolli i Presionit;	

	NIVELI
	B3
Shpërndarja e energjisë; Sistemet e Indikacionit dhe ato paralajmëruese;	
11.12 Mbrojta nga akulli dhe shiu (ATA 30)	1
Formimi i akullit, klasifikimi dhe zbulimi; Sistemet e shkrirjes së akullit: elektrike, ajër i nxehtë, pneumatike dhe kimike; Nxehja e sondës dhe vrimës së shkarkimit Sistemet fshirëse.	
11.13 Rrotat e uljes (ATA 32)	2
Struktura, absorbimi i tronditjeve; Sistemet e zgjerimit dhe tërheqjes: normale dhe emergjente; Indikacionet dhe paralajmërimi; Rrotat, frenat, kundër rrëshqitëset dhe autofrenueset; Gomat; Timoni;	
11.14 Dritat (ATA 33)	2
Të jashtme: për navigimin, për të penguar përplasjen, uljen, transportimin, akullin; Të brendshme: kabina, ngarkesa; Emergjencia.	
11.15 Oksigjeni (ATA 35)	2
Planimetria e sistemit: kabina e pilotit, kabina e pasagjerëve; Burimet, magazina, ngarkesa elektrike dhe shpërndarja; Rregullorja e furnizimit; Indikacionet dhe paralajmërimet.	
11.16 Pneumatik/Vakum (ATA 36)	2
Planimetria e sistemit: Burimet: motori/APU, kompresorët, rezervuarët, furnizimi në tokë; Pompat e presionit dhe vakumit; Kontrolli i Presionit; Shpërndarja; Indikacionet dhe paralajmërimet; Ndërveprimet me sistemet e tjera.	

MODULI 12. AERODINAMIKAT E HELIKOPTERIT, STRUKTURAT DHE SISTEMET

	NIVELI	
	A3 A4	B1.3 B1.4
12.1 Teoria e Fluturimit — Aerodinamikat e Krahut Rrotullues	1	2
Terminologjia;		
Efektet e precizionit gjiroroskopik;		
Reagimi gjatë momentit rrotullues dhe kontrolli i drejtimit;		
Asimetria e ngritjes, çarja e rrymës me fundin e helikës;		
Tendenca e transmetimit dhe korrigjimi i saj;		
Efekti Koriolis dhe kompensimi;		
Situata e unazës së shtjellës, rregullimi i energjisë, lëkundjet e tepërta;		
Auto-rrotullimi;		
Efekti tokë.		
12.2 Sistemet e Kontrollit të Fluturimit	2	3
Kontroli ciklik;;		
Kontroli kolektiv;		
Disku me kënd jo të drejtë ndaj boshtit;		
Kontroli i rrymës: Kontrolli i helikës së boshtit horizontal,		
Helika e bishtit, Lëshuesi i ajrit; Koka Kryesore e Helikës:		
Veçoritë e Projektit dhe Funksionimi;		
Amortizatorët e helikës: Funksioni dhe ndërtimi;		
Thikat e helikës: Ndërtimi i thikës së helikës kryesore dhe të bishtit;		
Kontroli i këndit të diferentit, stabilizatorët fiks dhe të përshtatshëm;		
Funksionimi i Sistemit: manual, hidraulik, elektrik dhe elektronik;		
Forcat që veprojnë në sipërfaqen e kontrollit;		
Ekulibriimi dhe montim- mbërthimi.		
12.3 Analiza e Rregullimit të thikave të helikës dhe vibrimi	1	3
Rregullimi i helikës;		
Rregullimi i helikës kryesore dhe të bishtit;		
Barazpeshimi statik dhe dinamik;		
Llojet e vibrimit, metodat e reduktimit të vibrimit;		
Rezonanca tokësore.		
12.4 Transmisioni	1	3
Kutitë e transimisionit, helikat kryesore dhe të bishtit;		



	NIVELI	
	A3	B1.3
	A4	B1.4
Xhantot, njësitë e lira të rrotës dhe frenat e helikës;		
Boshtet e vënies në lëvizje të helikës së bishtit, bashkimet fleksible, kushinetat, amortizatorët e vibrimit dhe hallkat e kushinetave.		
12.5 Strukturat e korpusit të avionit		
Kërkesat e vlefshmërisë ajrore për fortësinë e strukturës;	2	2
Klasifikimi strukturor, primar, sekondar dhe tercial;		
Siguria nga avaritë, siguria për jetën, konceptet e tolerancës ndaj dëmit;		
Sistemet e identifikimit të stacionit dhe zonës;		
Stresi, sforcimi, përkulja, ngjeshja, prerja, rrotullimi, tensioni tërheqës prej forcave qendërikëse, lodhja;		
Kanalet e ajrimit dhe pajisjet e ventilimit;		
Pajisjet e instalimit të sistemit;		
Pajisjet e mbrojtjes së ndriçimit nga goditjet;		
(b) Metodatat e ndërtimit të: trupit të avionit me konstruksion të fortë, nervaturave ndihmëse, trarëve horizontalë, dubluesve, traversave, binarëve, strukturave të dyshemesë, përforcuesve, metodave të veshjes, mbrojtjes nga korrozioni.;	1	2
Kabina e pilotit, stabilizatori dhe pajisjet e karrocërisë;		
Instalimi i ndjenjës;		
Dyert: konstruksioni, mekanizmat, pajisjet e funksionimit dhe sigurisë;		
Ndërtimi i dritareve dhe xhamave të përparmë;		
Depua e karburantit;		
Muret mbrojtëse nga zjarri;		
Bazamenti i motorit;		
Teknikat e montimit të strukturës: mbërthimi me perçina, shtrëngimi me bulona, bashkimet;		
Metodat e mbrojtjes së sipërfaqes, sikurse është kromatizimi, anodizimi, lysterja;		
Pastrimi i sipërfaqes.		
Simetria e korpusit të avionit: metodatat e bashkimit dhe simetrisë		
12.6 Kondicionimi (ATA 21)		
12.6.1 Furnizimi me ajër	1	2
Burimet e furnizimit me ajër përfshirë lëshimin e gazit të motorit dhe karrocëria tokësore.		
12.6.2 Kondicionimi	1	3
Sistemet e kondicionimit;		
Sistemet e shpërndarjes;		
Sistemet e kontrollit të shpejtësisë dhe temperaturës;		
Mekanizmat e mbrojtjes dhe alarmit.		

	NIVELI	
	A3	B1.3
	A4	B1.4
12.7 Instrumentet/Sistemet Elektronikë		
12.7.1 Sistemet e Instrumentit (ATA 31)	1	2
Instrumentet matës të shpejtësisë së ajrit: lartësimatësi, treguesi i shpejtësisë së ajrit, treguesi vertikal i shpejtësisë;		
Xhioskopia: horizonti artificial, busulla e pozicionit, treguesi i drejtimit, treguesi i situatës horizontale, treguesi i rrotullimeve dhe rrëshqitjes, koordinatori i rrotullimit;		
Kompaset: Leximi i drejtpërdrejtë, leximi i largët;		
Sistemet e përcaktimit të vibrimit –HUMS;		
Kabina prej xhami;		
Tregues të tjerë të sistemit të avionit		
11.5.2 Sistemet Elektronikë	1	1
Bazat e planimetrisë së sistemit dhe funksionimi i:		
— Auto Fluturimit (ATA 22),		
— Transmetimit (ATA 23),		
— Sistemet e navigimit (ATA 34).		
11.6 Energjia Elektrike (ATA 24)	1	3
Instalimi dhe Funksionimi i Baterive; Prodhimi i energjisë DC;		
Prodhimi i energjisë AC; Prodhimi i energjisë së emergjencës;		
Rregullimi i tensionit; Mbrojtja e qarkut;		
Shpërndarja e energjisë;		
Inverterat, transformatorët, raktifikuesit.		
Energjia e Jashtëme/ Tokësore		
11.7 Pajisja dhe Furnizimi (ATA 25)		
(a) Kërkesat e pajisjeve emergjente;	2	2
Ndenjëset, pajisjet dhe rripat e sigurisë.		
Sistemet e ngritjes		
(b) Sistemet e flotacionit të emergjencës		
Planimetria e kabinës; ruajtja e ngarkesës	1	1
Planimetria e pajisjeve;		
Instalimi i pajisjeve të kabinës;		

	NIVELI	
	A3 A4	B1.3 B1.4
12.10 Mbrojtja nga Zjarri (ATA 26)	1	3
Zbulimi i zjarrit dhe tymit dhe sistemet e alarmit;		
Sistemet e shuarjes së zjarrit;		
Testet e sistemit;		
12.11 Sistemet e karburantit (ATA 28)	1	3
Planifikimi i sistemit;		
Cisternat;		
Sistemet e furnizimit;		
Shkarkimi dhe nxjerrja në atmosferë e gazrave dhe dranazhimi;		
Dhënësi i tërthortë dhe transferimi;		
Indikacionet dhe paralajmërimet;		
Furnizimi me karburant dhe zbrazja nga karburanti;		
12.12 Energjia Hidraulike (ATA 29)	1	3
Planifikimi i sistemit; Lëngjet hidraulike;		
Rezervuarët hidraulikë dhe akumulatorët;		
Prodhimi i presionit: elektrik, mekanik, pneumatik;		
Prodhimi i presionit të emergjencës ;		
Filtrat;		
Kontrolli i Presionit;		
Shpërndarja e energjisë;		
Sistemet e Indikacionit dhe ato paralajmëruese;		
Ndërveprimi me sistemet e tjera.		
12.13 Mbrojtja nga akulli dhe shiu (ATA 30)	1	3
Formimi i akullit, klasifikimi dhe zbulimi;		
Sistemet anti-akull: elektrike, ajri i nxehtë, pneumatike dhe kimike;		
Zmbrapësi dhe heqësi i shiut		
Nxehja e sondës dhe drenazhit		
Sistemet fshirëse.		

	NIVELI	
	A3 A4	B1.3 B1.4
12.14 Rrotat e uljes (ATA 32)	2	3
Ndërtimi, absorbimi i tronditjeve;		
Sistemet e zgjerimit dhe tërheqjes: normale dhe emergjente;		
Indikacionet dhe paralajmërimi;		
Rrotat, gomat, frenat;		
Manovrimi;		
Ndjeshmëria tokë-ajër;		
Rrëshqitjet dhe planirimet		
12.15 Dritat (ATA 33)	2	3
Të jashtëme: për navigimin, uljen, transportimin, akullin;		
Të brendëshme: kabina e ekuipazhit, kabina, ngarkesa;		
Emergjenca.		
12.16 Pneumatik/Vakum (ATA 36)	1	3
Planimetria e sistemit:		
Burimet: motori/APU, kompresorët, rezervuarët, furnizimi në		
tokë; Kontrolli i Presionit; Shpërndarja;		
Indikacionet dhe paralajmërimet;		
Ndërveprimet me sistemet e tjera.		
12.17 Sistemet Elektronike Modular të Integruar (ATA42)	1	2
Funksionet që mund të integrohen zakonisht në modulet e Sistemeve Elektronike Modulare të Integruara (IMA) janë midis të tjerave:		
Menaxhimi i Lëshimit të Ajrit, Kontrolli i Presionit të Ajrit, Kontrolli dhe Ventilimi i Ajrit, Kontrolli i Ventilimit të Kabinës dhe Sistemeve Elektronike, Kontrolli i Temperaturës, Ndërlidhja e Trafikut Ajror, Linja e Ndërlidhjes së Sistemeve Elektronike, Menaxhimi i Ngarkesës Elektrike, Monitorimi i Çelësit Mbyllës të Qarkut, Kontrolli i Manovrimit, Shtrirja dhe Tërheqja e Rrotës së Uljes, Indikacioni i Presionit të Gomës, Indikacioni i Presionit Oleo, Monitorimi i Temperaturës së Frenave, etj.		
Sistemi Kryesor;		
Komponentët e Rrjetit.		
12.18 Sistemet e Mirëmbajtjes në Bord (ATA45)	1	2
Kompjuterat qëndror të mirëmbajtjes;		
Sistemi i ngarkesës së të dhënave;		

	LEVEL	
	A3 A4	B1.3 B1.4
Sistemi i librarisë elektronike; Printimi; Monitorimi i strukturës (monitorimi i tolerancës së dëmit).		
12.19 Sistemet e Informacionit (ATA46)	1	2
Njësitë dhe komponentët, të cilët janë një mjet magazinimi, përditësimi dhe rigjetjeje të informacionit dixhital, që tradicionalisht është dhënë në letër, mikrofilm ose mikrofishë. Ato përfshijnë njësitë që i dedikohen funksionit të ruajtjes dhe rigjetjes së informacionit sikurse është magazina masive e librarisë elektronike dhe kontrollori. Nuk përfshijnë ato njësi dhe komponentë që janë instaluar për përdorime të tjera dhe që përdoren nga sisteme të tjera, sikurse është printeri i dekut të fluturimit ose indikatorit me përdorim të përgjithshëm. Shembujt tipikë përfshijnë Sistemet e Trafikut Ajror dhe Sistemet e Menaxhimit të Informacionit dhe Sistemet e Serverit të Rrjetit Sistemi i Informacionit të Përgjithshëm të Avionit Sistemi i Informacionit të Dekut të Fluturimit; Sistemi i Informacionit të Mirëmbajtjes; Sistemi i Informacionit të Kabinës së Pasagjerëve Sistemi i Informacionit të Shumëllojshëm.		

MODULI 13. AERODINAMIKAT, STRUKTURAT DHE SISTEMET E AVIONIT

	NIVELI
	B2
13.1 Teoria e Fluturimit (a) <i>Aerodinamikat dhe Kontrollat e Fluturimit të Avionit</i>	1
Funksionimi dhe efekti i: — Kontrollit të bobinës: aleronët dhe kuadret e drejtimit të tërthortë, — Kontrollit të pajisjes audio: elevatorët, stabilizatorët, stabilizatorët variabël të incidencës dhe kunhardët, — kontrolli i mekanizmit të reduktimit të oshilacioneve, kufizuesit e timonit; Kontrolli i përdorimit të elevonëve dhe rudervatorëve; Mekanizmat e ngritjes lartë të avionit: të hapurat në krahun e avionit, parakahët, sipërfaqet e kontrollit në krahun e avionit; Mekanizmat e nxitjes së tërheqjes: kuadret e drejtimit të tërthortë, pllakëzat aerodinamike, frenat e shpejtësisë; Funksionimi dhe efekti i kompensatorëve të diferentit, kompensatorët ndihmës, zhvendosjet e sipërfaqes së kontrollit; (b) <i>Fluturimi me Shpejtësi të Lartë</i>	1
Shpejtësia e tingullit, fluturimi subsonik, fluturimi transonik; fluturimi supersonik; numri Mach;	
(c) <i>Aerodinamikat e Krahut Protullues</i>	1
Terminologia;	

	LEVEL
	B2
Funksionimi dhe efekti i kontrolleve ciklike, kolektive dhe kontrollet anti-rrotullim.	
13.2 Strukturat — Koncepte të Përgjithshme	
(a) Bazat e sistemeve strukturore;	1
(b) Sistemet e identifikimit zonale dhe stacionare;	2
Lidhjet Elektrike;	
Pajisja e mbrojtjes së goditjes së ndriçimit.	
13.3 Autofluturimi (ATA 22)	3
Bazat e kontrollit të fluturimit automatik përfshirë parimet e punës dhe terminologjinë e tanishme;	
Përpunimi i sinjalit të komandës;	
Mënyrat e funksionimit: bobina, kanalet e lëvizjes dhe fluturimit sipas rrymës;	
Mekanizimi i reduktimit të oshilacioneve rrotulluese;	
Sistemi i Rritjes së Stabilitetit tek helikopterët;	
Kontrolli i diferentit automatik;	
Ndërveprimi i ndihmësave të navigacionit autopilot;	
Sistemet e Vetëmbylljes së Vavulës;	
Sistemet e Uljes Automatike: parimet dhe kategoritë, mënyrat e funksionimit, afrimi, rrëshqitja e pjerrët, ulja, rrotullimi, monitorët e sistemit dhe kushtet e defekteve.	
13.4 Komunikimi/Navigimi (ATA 23/34)	3
Bazat e përhapjes së radio valëve, antenat, linjat e transmetimit, komunikimi, marrësi dhe transmetuesi;	
Parimet e punës së sistemeve të mëposhtme :	
— Komunikimi me Frekuencë Shumë të Lartë (VHF),	
— Komunikimi me Frekuencë të Lartë (HF) ,	
— Audio,	
— Transmetuesi i Emergjencës së Matësit të tokës,	
— Regjistruesi i Zërit të Kabinës së Pilotit,	
— Rrezja gjithëdrejtueshe e Frekuencës Shumë të Lartë (VOR),	
— Pelengimi Automatik (ADF),	
— Sistemi i Instrumentit të Uljes (ILS),	
— Sistemi Mikrovalë i Uljes (MLS),	
— Sistemet e Drejtimit të Fluturimit, Pajisja e Matjes së Distancës (DME), — Navigimi Hiperbolik dhe i Frekuencës shumë të Ulët (VLF/Omega), — Navigimi i Doplerit,	
— Navigimi i Zonës, sistemet RNAV,	
— Sistemet e Menaxhimit të Fluturimit,	
— Sistemi i Pozicionimit Global (GPS), Sistemet Satelit të Navigimit Global (GNSS),	
— Sistemi i Navigimit Inercial,	
— Repetitori me Impulse i Kontrollit të Trafikut Ajror, Radari Sekondra i Zbulimit,	
— Sistemi i Shmangjes së Përplasjes dhe Alarmit të Trafikut (TCAS), — Meteoradiolokatori i Shmangjes,	
— Radio altimetri,	
— Komunikimi dhe raportimi ARINC .	



	NIVELI
	B2
13.5 Energjia Elektrike (ATA 24)	3
Instalimi dhe Funksionimi i Baterive;	
Prodhimi i energjisë DC;	
Prodhimi i energjisë AC;	
Prodhimi i energjisë së emergjencës;	
Rregullimi i tensionit;	
Shpërndarja e energjisë;	
Inverterat, transformatorët, raktifikuesit.;	
Mbrojtja e Qarkut	
Energjia e Jashtëme/ Tokësore	
13.6 Pajisja dhe Furnizimi (ATA 25)	
Kërkesat e pajisjeve emergjente elektronike;	3
Pajisjet e argëtimit të kabinës.	
13.7 Kontrollat e Fluturimit (ATA 27)	
(a) Kontrollat primare: aleroni, elevatori, timoni; kompensatori; Kontrolli i diferentit; Kontrolli aktiv i ngarkesës	2
Mekanizmat e ngritjes lartë;	
Mekanizmat aerodinamik të krahut, frenat e shpejtësisë;	
Funksionimi i sistemit: manual, hidraulik, pneumatik;	
Forcat që veprojnë në sipërfaqen e kontrollit, Mekanizmi i Reduktimit të Oshilacioneve Rrotulluese, Diferenti Mach, Kufizuesi i timonit, bllokuesit e vrullit të erës. Sistemet e mbrojtjes nga humbja e shpejtësisë;	
(b) Funksionimi i Sistemit: elektrik, elektronik.	3
13.8 Instrumentet (ATA 31)	3
Klasifikimi;	
Atmosfera;	
Terminologjia;	
Mekanizmat dhe sistemet e matjes së presionit;	
Sistemet hidrostatike;	
Altimetrat;	
Indikatorët vertikal të shpejtësisë;	

	NIVELI
	B2
Indikatorët e shpejtësisë ajrore;	
Machmetrat;	
Sistemet raportuese/paralajmëruese të lartësisë;	
Kompjuterat e të dhënave ajrore;	
Sistemet pneumatike të instrumentit;	
Presioni i leximit direkt dhe instrumentet matës të temperaturës;	
Sistemet që tregojnë temperaturën;	
Sistemet që tregojnë sasinë e karburantit;	
Parimet Gjyroskopike;	
Horizontet Artificiale;	
Treguesit e rrëshqitjes;	
Xhirot e drejtuara;	
Sistemet e Paralajmërimit të Afërsisë së Tokës;	
Sistemet e Kompasit;	
Sistemet e Regjistrimit të të Dhënave të Fluturimit;	
Sistemet e Instrumentit Elektronik të Fluturimit;	
Sistemet e paralajmërimit, përfshirë sistemet kryesore të paralajmërimit dhe panelet e centralizuara të paralajmërimit;	
Sistemet e paralajmërimit të çarjes së rrymës dhe këndi i sistemeve që përcaktojnë sulmin;	
Matja dhe indikacioni i vibrimit;	
Kabina prej xhami.	
13.9 Dritat (ATA 33)	3
E jashtëme: navigimi, ulja, transportimi, akulli;	
E brendëshme: kabina e pilotit, kabina, ngarkesa;	
Emergjencia.	
13.10 Sistemet e Mirëmbajtjes në Bord (ATA 45)	3
Kompjuterët qendror të mirëmbajtjes;	
Sistemi i ngarkesës së të dhënave;	
Sistemi i librarisë elektronike;	
Printimi;	
Monitorimi i strukturës (monitorimi i tolerancës së dëmit).	

	NIVELI
	B2
13.11 Kondicionimi dhe Presioni i Kabinës (ATA21)	
13.11.1. <i>Furnizimi me Ajër</i>	2
Burimet e furnizimit me ajër përfshirë lëshimin e gazit të motorit, APU dhe karroca e tokës;	
13.11.2. <i>Kondicionimi</i>	
Sistemet e kondicionimit;	2
Makinat e qarkullimit të ajrit dhe të avullit;	3
Sistemet e shpërndarjes;	1
Sistemi i kontrollit të rrymës së ajrit, temperaturës dhe lagështirës.	3
13.11.3. <i>Presioni</i>	3
Sistemet e presionit;	
Kontrolli dhe indikacioni përfshirë valvulat e kontrollit dhe sigurisë; Kontrolluesit e presionit të kabinës.	
13.11.4. <i>Mekanizmat e sigurisë dhe paralajmërimit</i>	3
Mekanizmat e mbrojtjes dhe paralajmërimit.	
13.12 Mbrojtja nga zjarri (ATA 26)	
(a) Zbulimi i zjarrit dhe tymit dhe sistemet paralajmëruese;	3
Sistemet e shuarjes së zjarrit;	
Provat e sistemit;	
(b) Shuajtësi portative i zjarrit.	1
13.13 Sistemet e Lëndës djegëse (ATA 28)	
Planimetria e sistemit;	1
Çisternat e lëndës djegëse;	1
Sistemet e furnizimit;	1
Shkarkimi dhe nxjerrja në atmosferë e gazrave dhe dranazhimi;	
Dhënësi i tërthortë dhe transferimi;	
Indikacionet dhe paralajmërimet;	
Sistemet e karburantit të ekuilibruar gjatësor.	
13.14 Fuqia Hidraulike (ATA 29)	
Planimetria e Sistemit;	1



	NIVELI
	B2
Rezervuarët hidraulikë dhe akumulatorët;	1
Prodhimi i presionit: elektrik, mekanik, pneumatik;	3
Prodhimi i presionit të emergjencës ;	3
Filtrat;	1
Kontrolli i Presionit;	3
Shpërndarja e energjisë;	1
Sistemet e Indikacionit dhe ato paralajmëruese;	3
Ndërveprimi me sistemet e tjera.	3
13.15 Mbrojtja nga akulli dhe shiu (ATA 30)	
Formimi i akullit, klasifikimi dhe zbulimi;	2
Sistemet anti-akull: elektrike, ajri i nxehtë, pneumatike dhe kimike;	3
Zmbrapsi dhe pastruesi i shiut	1
Nxehja e sondës dhe drenazhit	3
Sistemet fshirëse.	1
13.16 Rrotat e Uljes (ATA 32)	
Struktura, absorbimi i tronditjeve;	1
Sistemet e zgjerimit dhe tërheqjes: normale dhe emergjente;	3
Indikacionet dhe paralajmërimi;	3
Rrotat, frenat, kundërrëshqitsja dhe autofrenat;	3
Gomat;	1
Manovrimi;	3
Sensorët tokë-ajër.	3
13.17 Oksigjeni (ATA 35)	
Planimetria e sistemit: kabina e pilotit, kabina;	3
Burimet, magazinimi, ngarkesa dhe shpërndarja;	3
Rregulli i furnizimit;	3
Përcaktimet dhe paralajmërimet.	3

	LEVEL
	B2
13.18 Pneumatik/Vakum (ATA 36)	
Planimetria e sistemit:	2
Burimet: motori/APU, kompresorët, rezervuarët, furnizimi në tokë;	2
Kontrolli i presionit;	3
Shpërndarja;	1
Indikacionet dhe paralajmërimet;	3
Ndërveprimet me sistemet e tjera.	3
13.19 Uji/Mbeturinat (ATA 38)	2
Planimetria e sistemit të ujit, furnizimi, shpërndarja, shërbimi dhe drenazhimi; Planimetria e sistemit të tualetit, pajisjet hidrosanitare dhe të shërbimit.	
13.20 Sistemet Elektronike Modulare të Integruara (ATA42)	3
Funksionet që mund të integrohen zakonisht në modulet e Sistemeve Elektronike Modulare të Integruara (IMA) janë midis të tjerave:	
Menaxhimi i lëshimit të ajrit, Kontrolli i Presionit të Ajrit, Kontrolli dhe Ventilimi i Ajrit, Kontrolli i Ventilimit të Kabinës dhe Sistemeve Elektronike, Kontrolli i Temperaturës, Ndërlidhja e Trafikut Ajror, Linja e Ndërlidhjes së Sistemeve Elektronike, Menaxhimi i Ngarkesës Elektrike, Monitorimi i Çelësit Mbyllës të Qarkut, Kontrolli i Manovrimit, Shtrirja dhe Tërheqja e Rrotës së uljes, Indikacioni i Presionit të Gomës, Indikacioni i Presionit Oleo, Monitorimi i Temperaturës së Frenave, etj.	
Sistemi Kryesor; Komponentët e Rrjetit.	
13.21 Sistemet e Kabinës (ATA44)	3
Njësitë dhe komponentët, që përbëjnë pajisjet e argëtimit të pasagjerëve dhe sigurojnë komunikimin brenda avionit (Sistemi i të dhënave të ndërkommunikimit të Kabinës) dhe midis kabinës së avionit dhe stacioneve tokësore (Shërbimi i Rrjetit të Kabinës). Ato përfshijnë zërin, të dhënat, muzikën dhe video transmetimet.	
Sistemi i të Dhënave të Ndërkommunikimit të Kabinës siguron një ndërveprim midis kabinës së aviatorit dhe kabinës së ekuipazhit. Këto sisteme mbështesin shkëmbimin e të dhënave të LRU-ve të ndryshme dhe ato funksionojnë zakonisht përmes Paneleve të Personelit të Shërbimit të Avionit.	
Shërbimi i Rrjetit të Kabinës përbëhet nga një server që ndërvepron zakonisht, midis të tjerash me sistemet e mëposhtme	
— Komunikimi i të dhënave përmes Radios, Sistemi i Argëtimit në Fluturim.	
Shërbimi i Rrjetit të Kabinës mund të kryejë funksione të tilla si:	
— Aksesin ndaj raporteve përpara nisjes së avionit/ dhe gjatë nisjes	
— Aksesin ndaj E-mail-it/Intranetit/Internetit,	
— Baza e të dhënave të pasagjerëve;	
Sistemi Kryesor i Kabinës;	
Sistemi i Argëtimit gjatë Fluturimit;	
Sistemi i Komunikimit me jashtë avionit;	

	LEVEL
	B2
Sistemi i Memories Masive të Kabinës; Sistemi i Monitorimit të Kabinës; Sistemi i shumëllojshëm i kabinës. 13.22 Sistemet e Informacionit (ATA46) Njësitë dhe komponentët, të cilët janë një mjet magazinimi, përditësimi dhe rigjetjeje të informacionit dixhital që tradicionalisht është dhënë në letër, mikrofilm ose mikrofishë. Ato përfshijnë njësitë që i dedikohen funksionit të ruajtjes dhe rigjetjes së informacionit sikurse është magazina masive e librarisë elektronike dhe kontrollori. Nuk përfshijnë ato njësi dhe komponentë që janë instaluar për përdorime të tjera dhe që përdoren nga sisteme të tjera, sikurse është printeri i dekut të fluturimit ose indikatorit me përdorim të përgjithshëm. Shembujt tipikë përfshijnë Sistemet e Trafikut Ajror dhe Sistemet e Menaxhimit të Informacionit dhe Sistemet e Serverit të Rrjetit; Sistemi i Informacionit të Përgjithshëm të Avionit; Sistemi i Informacionit të Dekut të Fluturimit; Sistemi i Informacionit të Mirëmbajtjes; Sistemi i Informacionit të Kabinës së Pasagjerëve Sistemi i Informacionit të Shumëllojshëm.	3

MODULI 14. FORCA SHTYTËSE

	NIVELI
	B2
14.1 Motorët e Turbinës (a) Rregullimi strukturor dhe funksionimi i motorit turboreaktiv, motorit me turboventilator, me turboboshë dhe turbohelikë; (b) Kontrolli i Motorit Elektronik dhe sistemet e matjes së karburantit (FADEC). 14.2 Sistemet Përcaktuese të Motorit Temperatura e gazit të skapamentos/sistemet e temperaturës së turbinës ndërkaskador; Shpejtësia e motorit; Indikacioni i shtytjes së Motorit: Fuqia e Presionit të Motorit, Sistemi i Presionit për shkarkimin e turbinës së motorit ose sistemi i presionit të tubit të motorit reaktiv; Presioni i naftës dhe temperatura; Presioni i lëndës djegëse, temperatura dhe rrjedhja; Presioni i shumëfishtë; Momenti rrotullues i motorit; Shpejtësia e helikës. 14.3 Sistemet e Nisjes dhe Ndezjes Funksionimi i sistemeve të startimit të motorit dhe komponentët;	1 2 2 2

	NIVELET
Sistemet e ndezjes dhe komponentët;	
Kërkesat e sigurisë së mirëmbajtjes.	

MODULI 15. MOTORI I TURBINËS SË GAZIT

	NIVELI	
	A	B1
15.1 Bazat	1	2
Energjia Potenciale, Energjia kinetike, Ligjet e lëvizjes së Njutonit, cikli Brajton;		
Lidhja midis forcës, punës, fuqisë, energjisë, ritmit, shpejtësisë;		
Rregullimi strukturor dhe funksionimi i motorit turboreaktiv, motorit me turboventilator, me turbobosht dhe turbohelikë;		
15.2 Funksionimi i motorit	—	2
Shtytja bruto, shtytja neto, shtytja e hundëzës së mbyllur, shpërndarja e shtytjes, shtytja rezultuese, kuaj fuqia e shtytjes, kuaj fuqia e aksit ekuivalent, konsumi specifik i karburantit;		
Efikasiteti i motorit;		
Fuqia e bajpasit dhe fuqia e presionit të motorit;		
Presioni, temperatura dhe shpejtësia e rrjedhjes së gazit;		
Parametrat e motorit, shtytja statike, ndikimi i shpejtësisë, lartësia dhe klima e nxehtë, klasifikimi fiks, kufizimet.		
15.3 Hyrjet	2	2
Tubat e hyrjes së kompresorit		
Efektet e konfiguracioneve të ndryshme të hyrjes;		
Mbrojtja e akullit.		
15.4 Kompresorët	1	2
Tipet Aksiale dhe centrifugale;		
Veçoritë strukturore, parimet dhe aplikimet operacionale;		
Barazpeshimi i ventilatorit;		
Funksionimi: Shkaqet dhe efektet e kthimit dhe lëkundjes së kompresorit; Metodat e kontrollit të lëvizjes së ajrit: valvulat e lëshimit të ajrit, lopatat drejtuese të hyrjes variable, lopatat e palëvizshme variable, thikat rrotulluese të palëvizëshme ; Fuqia e kompresorit.		
15.5 Seksioni i djegies	1	2
Vetitë konstruktive dhe parimet e funksionimit.		

	NIVELI	
	A	B1
15.6 Seksioni i Turbinës	2	2
Funksionimi dhe karakteristikat e llojeve te ndryshme të thikës së turbinës; Pjesa shtojcë e thikës së diskut;		
Lopatat drejtuese të hundëzës;		
Shkaqet dhe efektet e stresit dhe lëvizjes së ngadalëshme të thikës së turbinës.		
15.7 Marmita	1	2
Veçoritë strukturore dhe parimet e funksionimit;		
Hundëzat e zonës variable, konvergjente dhe divergjente;		
Reduktimi i zhurmës së motorit;		
Reversivët e tërheqjes.		
15.8 Kushinetat dhe permistopat	—	2
Veçoritë strukturore dhe parimet e funksionimit.		
15.9 Lubrifikantët dhe karburantet	1	2
Veçoritë dhe specifikat;		
Shtesat e karburanteve;		
Masat paraprake të sigurisë.		
15.10 Sistemet e Lubrifikimit	1	2
Funksioni/ planimetria dhe komponentët e sistemit.		
15.11 Sistemet e karburanteve	1	2
Funksionimi i kontrollit të motorit dhe sistemet e matjes së karburanteve përfshirë kontrollin e motorit elektronik (FADEC);		
Planimetria dhe komponentët e sistemeve.		
15.12 Sistemet e ajrit	1	2
Operimi i shpërndarjes së ajrit të motorit dhe sistemet e kontrollit anti-akull, përfshirë ftohjen e brendëshme, hermetizimin e ajrit dhe shërbimet e jashtëme të ajrit.		
15.13 Sistemet e vënies në lëvizje dhe ndezjes	1	2
Funksionimi i sistemeve dhe komponentëve të vënies në lëvizje të motorit;		
Sistemet dhe komponentët e ndezjes;		
Kërkesat për sigurinë e mirëmbajtjes.		
15.14 Sistemet e Indikacionit të Motorit	1	2
Temperatura e gazit të marmitës/ temperature e turbinës së ndërkaskadorit;		



	NIVELI	
	A	B1
Monitorimi i Trendit (përfshirë analizën e vajit, vibrimin dhe boroskopin);		
Inspektimi i motorit dhe i komponentëve të tij lidhur me plotësimin e kritereve , tolerancat dhe të dhënat e specifikuar nga prodhuesi i motorit;		
Larja/Pastrimi i kompresorit;		
Dëmi i Objektit të Huaj .		
15.22 Magazinimi dhe Ruajtja e Motorit	—	2
Ruajtja dhe mos ruajtja e sistemeve të motorit dhe aksesoreve.		

MODULI 16. MOTORI ME PISTON

	NIVELI		
	A	B1	B3
16.1 Bazat	1	2	2
Efektshmëritë mekanike, termike dhe volumetrike;			
Parimet Operative - 2 goditje, 4 goditje, Oto dhe Diesel,			
Zhvendosja e pistonit dhe fuqia e shtypjes;			
Konfigurimi i motorit dhe mënyra e ndezjes.			
16.2 Puna e motorit	1	2	2
Llogaritja dhe matja e fuqisë;			
Faktorët që ndikojnë në fuqinë e motorit;			
Përzierjet / tendenca, para-ndezja.			
16.3 Ndërtimi i motorit	2	2	
Karteri, kollodoku, boshtet shpërndarës, kulluesit;			
Kutitë ndihmëse të shpejtësisë;			
Montimet e cilindrit dhe pistonit;			
Shufrat lidhëse, tubacionet shkarkuese dhe thithëse;			
Mekanizmat e Valvulës;			
Kutitë e reduktimit të shpejtësisë së helikës.			
16.4 Sistemet e lëndës djegëse të Motorit			
16.4.1 Karburatorët	1	2	2
Llojet, struktura dhe parimet e funksionimit;			
Formimi i akullit dhe nxehja.			



	NIVELI	
	A	B1
Indikacioni i Trysnisë së Motorit: Fuqia e Presionit të Motorit, presioni i shkarkimit të turbinës së motorit ose sistemet e presionit të tubit të motorit reaktiv;		
Presioni dhe Temperatura e vajit;		
Presioni dhe rrjedhja e karburantit;		
Shpejtësia e motorit;		
Matja dhe indikacioni i vibrimit;		
Momenti rrotullues;		
Fuqia..		
15.15 Sistemet e Rritjes së Fuqisë	—	1
Funksionimi dhe aplikimet;		
Injektimi i ujit dhe metanoli i ujit;		
Sistemet e dhomës së injektimit.		
15.16 Motorët me turbohelikë	1	2
Turbina e çiftëzuar dhe e lirë e gazit dhe turbinat e çiftëzuara me rrotat me dhëmbëza;		
Reduktorët;		
Kontrollet e motorit të integruar;		
Pajisjet e sigurisë së shpejtësisë së tepërt.		
15.17 Motorët me Turbo-bosht	1	2
Rregullimet, sistemet e transmisionit, reduktorët, çiftëzimet, sistemet e kontrollit.		
15.18 Njësitë Ndihmëse të Fuqisë (APUs)	1	2
Qëllimi, funksionimi, sistemet mbrojtëse.		
15.19 Instalimi i centralit elektrik	1	2
Konfigurimi i mureve të zjarrit, mbulesave të motorit, panelet akustike, bazamentet e motorit, bazamentet e anti-vibrimit, tubat e gomës, tubacionet, fiderat, konektorët, thurjet e telave, kabllot dhe shufrat e kontrollit, prizat dhe tubacionet.		
15.20 Sistemet e Mbrojtjes nga Zjarri	1	2
Funksionimi i sistemeve të zbulimit dhe shuarjes së zjarrit.		
15.21 Monitorimi i Motorit dhe Operacioni Tokësor	1	3
Procedurat e nisjes dhe ecjes me shpejtësi në tokë;		
Interpretimi i prodhimit të fuqisë së motorit dhe parametrat;		



	NIVELI		
	A	B1	B3
16.4.2 Sistemet e injektimit të karburantit.	1	2	2
Llojet, struktura dhe parimet e funksionimit.			
16.4.3 Kontrolli i motorit elektronik	1	2	2
Funksionimi i kontrollit të motorit dhe sistemet e matjes së karburantit përfshirë kontrollin e motorit elektronik (FADEC);			
Planimetria dhe komponentët e sistemeve.			
16.5 Sistemet e Startimit dhe Ndezjes	1	2	2
Sistemet e startimit dhe të para-nxehjes;			
Llojet e induktorëve, ndërtimi dhe parimet e funksionimit;			
Instalimi i ndezjes,kandelet;			
Sistemet e tensionit të ulët dhe të lartë.			
16.6 Sistemet e Induksionit, Tubave të Shkarkimit dhe Ftohjes	1	2	2
Struktura dhe funksionimi i: sistemeve të induksionit përfshirë sistemet alternuese të ajrit; sistemet e tubave të shkarkimit, sistemet e ftohjes së motorit – me ajër dhe të lëngshme.			
16.7 Superkarikimi/Turbokarikimi	1	2	2
Parimet dhe qëllimet e superkarikimit dhe efektet e tij ndaj parametrave të motorit; Struktura dhe funksionimi i sistemeve të superkarikimit/turbokarikimit;			
Terminologjia e sistemit;			
Sistemet e kontrollit;			
Mbrojtja e sistemit.			
16.8 Lubrifikantët dhe Karburantet	1	2	2
Veçoritë dhe specifikimet;			
Elementët shtesë të karburanteve.			
Masat paraprake të sigurisë.			
16.9 Sistemet e Lubrifikimit	1	2	2
Planimetria dhe funksionimi i sistemit dhe komponentët.			
16.10 Sistemet e Indikacionit të Motorit	1	2	2
Shpejtësia e Motorit;			
Temperatura e kokës së cilindrit;			
Temperatura ftohëse;			



	NIVELI		
	A	B1	B3
Presioni i naftës dhe temperatura;			
Temperatura e tubave të shkarkimit të gazit;			
Presioni dhe rrjedhja e karburantit;			
Presioni i shumëfishtë			
16.11 Instalimi i Centralit Elektrik	1	2	2
Konfigurimi i mureve të zjarrit, mbulesat e motorit, panelet, bazamentet e motorit, bazamentet anti-vibrimit, tubat e ajrit, tubat, ushqyesit, konenktorët, thurjet e telave, kabllo të kontrollit dhe shufrat, vinçat urë dhe tubacionet.			
16.12 Monitorimi i motorit dhe Operacioni Tokësor	1	3	2
Procedurat e startimit dhe lëshimit në tokë;			
Interpretimi i prodhimit të fuqisë së motorit dhe parametrat;			
Inspektimi i motorit dhe komponentët: kriteri, toleranca dhe të dhënat e specifikuar nga prodhuesit e motorit.			
16.13 Magazinimi dhe ruajtja e motorit	—	2	1
Ruajtja dhe mosruajtja e sistemeve të motorit dhe aksesorëve.			

MODULI 17A. HELIKA

Shënime: Ky modul nuk aplikohet për kategorinë B3. Lëndët përkatëse për kategorinë B3 përcaktohen në modulin 17B.

	NIVELI	
	A	B1
17.1 Bazat	1	2
Teoria e elementit të fletës së helikës;		
Këndi i lartë dhe i ulët i fletës së helikës, këndi i kundërt, këndi i sulmit,		
shpejtësia rrotulluese;		
Rrëshqitja e helikës;		
Forcat aerodinamike, centrifugale dhe të trysnisë;		
Momenti rrotullues;		
Fluksi relativ i ajrit drejt këndit të sulmit të fletës së helikës;		
Vibrimi dhe rezonanca.		
17.2 Struktura e Helikës	1	2
Metodat dhe materialet e ndërtimit të përdorura tek helikat prej druri, materiali i përbërë		
dhe metalik; Pozioni i fletës së helikës, sipërfaqja e fletës së helikës, fundi i fletës së		
helikës, ana e pasme e fletës së helikës dhe montimi i bokullës;		

	NIVELI	
	A	B1
Pajisja audio e palëvizshme, e kontrollueshme, helika konstante e shpejtësisë.		
Instalimi i helikës/ kësulës aerodinamike të helikës.		
17.3 Kontrolli i pajisjes audio të helikës	1	2
Kontrolli i shpejtësisë dhe metodat e ndryshimit të pajisjes audio, pjesëve mekanike dhe elektrike/elektronike; Pajisja audio e daljes dhe e krahut të kundërt;		
Mbrojtja e shpejtësisë së tepërt.		
17.4 Sinkronizimi i helikës	—	2
Pajisja e sinkronizimit dhe sinkrofazimit.		
17.5 Mbrojtja e Helikës nga Akulli	1	2
Pajisja e lëngshme dhe elektrike e çakullizimit.		
17.6 Mirëmbajtja e helikës	1	3
Balancimi statik dhe dinamik;		
Ndërprerja e fletëve të helikës;		
Vlerësimi i dëmtimit, erozionit dhe gryerrjes të fletëve të helikës, dëmtimi dhe shkatërrimi që rezulton prej këtyre;		
Funksionimi i motorit të helikës.		
17.7 Magazinimi dhe ruajtja e helikës	1	2
Ruajtja dhe mosruajtja e helikës.		

MODULI 17B. HELIKA		NIVELI
<i>Shënim:</i> Hapsira e këtij moduli do të pasqyrojë teknologjinë e avionëve që i përkasin kategorisë B3		
		3
17.1 Bazat		2
Teoria e elementit të fletës së helikës;		
Këndi i i lartë dhe i ulët, këndi i kundërt dhe këndi i sulmit të fletës së helikës, shpejtësia rrotulluese;		
Rrëshqitja e helikës;		
Forcat aerodinamike, centrifugale dhe të trysnisë;		
Momenti rrotullues; Fluksi relativ i ajrit drejt këndit të sulmit të fletës së helikës;		
Vibrimi dhe rezonanca.		



	NIVELI
	B3
17.2 Struktura e Helikës	2
Metodat dhe materialet e ndërtimit të përdorura tek helikat prej druri, materiali i përbërë dhe metalik; Pozioni i fletës së helikës, sipërfaqja e fletës së helikës, fundi i fletës së helikës, ana e pasme e fletës së helikës dhe montimi i bokullës	
Pajisja audio e palëvizëshme, e kontrollueshme, helika e shpejtësisë konstante; Instalimi i helikës/ kësulës aerodinamike të helikës.	
17.3 Kontrolli i pajisjes audio të helikës	2
Kontrolli i shpejtësisë dhe metodat e ndryshimit të pajisjes audio, pajisjeve mekanike dhe elektrike/elektronike; Pajisja audio e daljes dhe e krahut të kundërt;	
Mbrojtja e shpejtësisë së tepërt.	
17.4 Sinkronizimi i helikës	2
Pajisja e sinkronizimit dhe sinkrofazimit.	
17.5 Mbrojtja e Helikës nga Akulli	2
Pajisja e lëngshme dhe elektrike e çakullizimit.	
17.6 Mirëmbajtja e helikës	2
Balancimi statik dhe dinamik; Distanca e fletëve të helikës;	
Vlerësimi i dëmtimit, erozionit dhe gryerrjes të fletëve të helikës,	
17.7 Magazinimi dhe ruajtja e helikës	2
Ruajtja dhe mosruajtja e helikës.	

*Shtojca II***Standardi i Provimeve Bazë****1. Të përgjithshme**

- 1.1. Të gjitha provimet bazë do të kryhen duke përdorur formatin e pyetësorit me shumë alternativa dhe pyetjet e esee sikurse specifikohet më poshtë. Alternativat e gabuara do të duken të drejta për të gjithë ata që nuk kanë njohuri për lëndën. Të gjitha alternativat do të jenë të lidhura qartë me pyetjen dhe do të kenë fjalor, strukturë gramatikore dhe gjatësi të njëjtë. Në pyetjet numerike, përgjigjet e pasakta duhet t'u korrespondojnë gabimeve procedurale, si korrigjime të kryera në sensin e gabuar ose bashkëbisedime të pasakta të njësisë: ato nuk duhet të jenë thjeshtë numra të rastësishëm.
- 1.2. Çdo pyetje me shumë alternativa do të ketë tre përgjigje alternative nga të cilat vetëm një do të jetë përgjigja e saktë dhe kandidatit do t'i lihet kohë për çdo modul, kohë që është bazuar mbi një mesatare nominale prej 75 sekondash për pyetje.
- 1.3. Çdo pyetje ese kërkon përgatitjen e një përgjigje me shkrim dhe kandidatit do t'i lihet 20 minuta kohë për t'iu përgjigjur çdo pyetjeje të tillë.
- 1.4. Pyetjet e përshtatshme ese duhet të hartohen dhe të vlerësohen duke përdorur programin mësimor për njohuritë të përcaktuar në Shtojcën I, Modulet 7A, 7B, 9A, 9B dhe 10.
- 1.5. Çdo pyetje do të ketë një përgjigje model të hartuar për të, e cila gjithashtu do të përfshijë përgjigje të njohura alternative që mund të jenë të përshtatshme për të gjitha nënndarjet e tjera.
- 1.6. Përgjigja model do të zërthehet gjithashtu në një listë të çështjeve të rëndësishme të njohura si Çështjet Kyçe.
- 1.7. Nota kaluese për secilën pjesë me shumë alternativa të modulit dhe nën-modulit të provimit është 75%.
- 1.8. Nota kaluese për çdo pyetje ese është 75%, me kusht që përgjigja e kandidatit të përmbajë 75 për qind të çështjeve kryesore rreth të cilave bëhet pyetja dhe që të mos ketë asnjë gabim të rëndësishëm lidhur me çdo çështje kyçe të kërkuar.
- 1.9. Nëse kandidati nuk kalon vetëm në pjesën me shumë alternativa, ose vetëm në pjesën e esesë, atëherë është e nevojshme që ose pjesa me shumë alternativa, ose pjesa e esesë të konsiderohet si e përshtatshme.
- 1.10. Sistemet ndëshkuese të notave nuk do të përdoren për të përcaktuar nëse një kandidat ka kaluar.
- 1.11. Nëse një kandidat nuk e kalon provimin për modulin, ai nuk ka të drejtë ta japë përsëri provimin pa kaluar të paktën 90 ditë pas datës në të cilën nuk e kaloi provimin e modulit, me përjashtim të rastit kur një organizatë e licencuar e trajnimit për mirëmbajtjen në përputhje me Aneksin IV (Pjesa-147) do të kryejë një kurs rikualifikimi për ato lëndë të cilat kandidati nuk mundi t'i kalonte, por në rast se kandidati nuk e kalon përsëri provimin për një modul të caktuar, ai ka të drejtë ta rijapë provimin pas 30 ditësh.
- 1.12. Periudhat kohore të kërkuara nga pika 66.A.25 zbatohen për çdo provim individual të modulit, me përjashtim të atyre provimeve të modulit, të cilat janë kaluar si pjesë e një licence tjetër kategorie, ku licenca tashmë është lëshuar.
- 1.13. Numri maksimal i përpjekjeve të njëpasnjëshme për çdo modul është tre. Setet e mëtejshme të tri përpjekjeve lejohen me një periudhë 1 vjeçare pritjeje midis seteve.

Aplikuesi duhet t'i konfirmojë me shkrim organizatës së licencuar të trajnimit për mirëmbajtjen, ose autoritetit kompetent pranë të cilit aplikojnë për një provim, numrin dhe datat e përpjekjeve gjatë vitit të kaluar si dhe organizatës, ose autoritetit kompetent pranë të cilit janë zhvilluar këto përpjekje. Organizata e trajnimit për mirëmbajtjen, apo autoriteti kompetent janë përgjegjëse për të kontrolluar numrin e përpjekjeve brenda afateve të aplikueshme.

2. Numri i pyetjeve për çdo modul

2.1. MODULI 1 — MATEMATIKA

Kategoria A: 16 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 20 minuta.

Kategoria B1: 32 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 40 minuta.

Kategoria B2: 32 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 40 minuta.

Kategoria B3: 28 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 35 minuta.

2.2. MODULI 2 — FIZIKA

Kategoria A: 32 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 40 minuta.

Kategoria B1: 52 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 65 minuta.

Kategoria B2: 52 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 65 minuta.

Kategoria B3: 28 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 35 minuta.

2.3. MODULI 3 — BAZAT ELEKTRIKE

Kategoria A: 20 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 25 minuta.

Kategoria B1: 52 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 65 minuta.

Kategoria B2: 52 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 60 minuta.

Kategoria B3: 24 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 30 minuta.

2.4. MODULI 4 — BAZAT E ELEKTRONIKËS

Kategoria B1: 20 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 25 minuta.

Kategoria B2: 40 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 50 minuta.

Kategoria B3: 8 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 10 minuta.

2.5. MODULI 5 — SISTEMET E INSTRUMENTIT ELEKTRONIK DHE TEKNIKAVE

DIXHITALE

Kategoria A: 16 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 20 minuta.

Kategoria B1.1 and B1.3: 40 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 50 minuta.

Kategoria B1.2 dhe B1.4: 20 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 25 minuta.

Kategoria B2: 72 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 90 minuta.

Kategoria B3: 16 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 20 minuta.

2.6. MODULI 6 — MATERIALET DHE PJESËT ELEKTRONIKE

Kategoria A: 52 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 65 minuta.

Kategoria B1: 72 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 90 minuta.

Kategoria B2: 60 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 75 minuta.

Kategoria B3: 60 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 75 minuta.

2.7. MODULI 7A — PRAKTIKAT E MIRËMBAJTJES

Kategoria A: 72 pyetje me shumë alternativa dhe 2 pyetje ese. Koha e lejuar 90 minuta.
plus 40 minuta.

Kategoria B1: 80 pyetje me shumë alternativa dhe 2 pyetje ese. Koha e lejuar 100 minuta.
plus 40 minuta.

Kategoria B2: 60 pyetje me shumë alternativa dhe 2 pyetje ese. Koha e lejuar 75 minuta
plus 40 minuta.

MODULI 7B — PRAKTIKAT E MIRËMBAJTJES

Kategoria B3: 60 pyetje me shumë alternativa dhe 2 pyetje ese. Koha e lejuar 75 minuta
plus 40 minuta.

2.8. MODULI 8 — AERODINAMIKAT BAZË

Kategoria A: 20 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 25 minuta.

Kategoria B1: 20 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 25 minuta..

Kategoria B2: 20 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 25 minuta.

Kategoria B3: 20 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 25 minuta..

2.9. MODULI 9A — FAKTORËT HUMANË

Kategoria A: 25 pyetje me shumë alternativa dhe 1 pyetje ese. Koha e lejuar 25 minuta plus 20 minuta.

Kategoria B1: 20 pyetje me shumë alternativa dhe 1 pyetje ese. Koha e lejuar 25 minuta plus 20 minuta.

Kategoria B2: 20 pyetje me shumë alternativa dhe 1 pyetje ese. Koha e lejuar 25 minuta plus 20 minuta.

MODULI 9B — FAKTORËT HUMANË

Kategoria B3: 16 pyetje me shumë alternativa dhe 1 pyetje ese. Koha e lejuar 25 minuta plus 20 minuta.

2.10. MODULI 10 — LEGJISLACIONI I AVIACIONIT

Kategoria A: 32 pyetje me shumë alternativa dhe 1 pyetje ese. Koha e lejuar 40 minuta plus 20 minuta.

Kategoria B1: 40 pyetje me shumë alternativa dhe 1 pyetje ese. Koha e lejuar 50 minuta plus 20 minuta.

Kategoria B2: 40 pyetje me shumë alternativa dhe 1 pyetje ese. Koha e lejuar 50 minuta plus 20 minuta.

Kategoria B3: 32 pyetje me shumë alternativa dhe 1 pyetje ese. Koha e lejuar 40 minuta plus 20 minuta.

2.11. MODULI 11A — AERODINAMIKAT, STRUKTURAT DHE SISTEMET E AVIONIT ME TURBINË

Kategoria A: 108 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 135 minuta.

Kategoria B1: 140 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 175.

MODULI 11B — AERODINAMIKAT, STRUKTURAT DHE SISTEMET E AVIONIT ME PISTON

Kategoria A: 72 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 90 minuta.

Kategoria B1: 100 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 125 minuta.

MODULI 11C — AERODINAMIKAT, STRUKTURAT DHE SISTEMET E AVIONIT ME PISTON

Kategoria B3: 60 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 75 minuta.

2.12. MODULI 12 — AERODINAMIKAT, STRUKTURAT DHE SISTEMET E HELIKOPTERIT

Kategoria A: 100 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 125 minuta.

Kategoria B1: 128 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 160 minuta.

2.13. MODULI 13 — AERODINAMIKAT, STRUKTURAT DHE SISTEMET E AVIONIT

Kategoria B2: 180 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 225 minuta.

Pyetjet dhe koha e lejuar mund të ndahen në dy provime sipas rastit.

2.14. MODULI 14 — FORCA SHTYTËSE

Kategoria B2: 24 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 30 minuta.

2.15. MODULI 15 — MOTORI ME TURBINË ME GAZ

Kategoria A: 60 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 75 minuta.

Kategori B1: 92 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 115 minuta.

2.16. MODULI 16 — MOTORI ME PISTON

Kategoria A: 52 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 65 minuta.

Kategoria B1: 72 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 90 minuta.

Kategoria B3: 68 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 85 minuta.

2.17. MODULI 17A — HELIKA

Kategori A: 20 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 25 minuta.

Kategoria B1: 32 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 40 minuta.

MODULE 17B — HELIKA

Kategoria B3: 28 pyetje me shumë alternativa dhe 0 pyetje ese. Koha e lejuar 35 minuta.

—

*Shtojca III***Trajnimi për Tipin e Avionit dhe Standardi i****Provimit lidhur me Trajnimin në Vendin e Punës****1. Të përgjithshme**

Trajnimi për tipin e avionit duhet të konsistojë në trajnimin teorik dhe provimin, trajnimin praktik dhe vlerësimin, me përjashtim të klasifikimeve të kategorisë C.

(a) Trajnimi teorik dhe provimi duhet të kryhen në bazë të kërkesave të mëposhtme :

- (i) Duhet të kryhen nga një organizatë trajnimi për mirëmbajtjen e licencuar në përputhje me Shtojcën IV (Pjesa-147), ose nga organizata të tjera, nëse janë të licencuara direkt nga organi kompetent.
- (ii) duhet të përputhet me standardet e përshkruara në paragrafin 3.1 dhe 4 të kësaj shtojce III, me përjashtim të rastit kur lejohet nga ndryshimet e përshkruara më poshtë përse i përket trajnimit.
- (iii) Personat që do të kualifikohen për kategorinë C, por që kanë diplomë akademike siç specifikohet në pikën 66.A.30 (a) (5), do ta kryejnë trajnimin e parë teorik përkatës për tipin e avionit në nivelin e kategorisë B1, ose B2.
- (iv) Duhet të kenë filluar dhe përfunduar brenda 3 viteve përpara paraqitjes së kërkesës për dhënin e miratimit për klasifikimin e tipit të avionit.

(b) Trajnimi praktik dhe vlerësimi duhet të kryehen në bazë të kërkesave të mëposhtme :

- (i) Duhet të kryhen nga një organizatë trajnimi për mirëmbajtjen të licencuar në mënyrë të përshtatshme në përputhje me Shtojcën IV (Pjesën-147), ose nga organizata të tjera nëse janë licencuar direkt nga organi kompetent.
- (ii) Duhet të përputhen me standardet e përshkruara në paragrafin 3.2 dhe 4 të kësaj shtojce III, me përjashtim të rastit kur lejohen nga ndryshimet e përshkruara më poshtë përse i përket trajnimit.
- (iii) Duhet të përfshijnë një seksion të tërthortë përfaqësues të aktivitetëve në fushën e mirëmbajtjes të tipit të avionit.
- (iv) Duhet të përfshijnë demonstrime duke përdorur pajisje, komponentë, simulatorë, pajisje të tjera të trajnimit, apo avion.
- (v) Duhet të ketë filluar dhe përfunduar brenda 3 viteve përpara se të jetë bërë aplikimi për dhënin e miratimit për klasifikimin e tipit të avionit.

(c) Trajnimi me diferencime

- (i) Trajnimi me diferencime është trajnimi që kërkohet për të trajtuar ndryshimet midis dy klasifikimeve të ndryshme të tipit të avionit të të njëjtit prodhues sikurse përcaktohet nga Agjencia.
- (ii) Trajnimi me diferencime duhet të përcaktohet mbi bazën rast-për-rast, duke marrë parasysh kërkesat e përfshira në Shtojcën III në lidhje si me elementët teorikë, ashtu dhe me ata praktikë të trajnimit të klasifikimit të tipit.
- (iii) Klasifikim i tipit duhet vetëm të mbështetet me një licencë pas trajnimit me diferencime kur aplikanti të zbatojë një nga kushtet e mëposhtme:
 - të ketë miratuar tashmë me licencë klasifikimin e tipit të avionit nga i cili po identifikohen ndryshimet, ose



— të këtë përfunduar kërkesat e trajnimit për tipin e avionit tek i cili identifikohen ndryshimet.

2. Nivelet e trajnimit për tipin e avionit

Të tre nivelet e radhitura më poshtë përcaktojnë objektivat, thellësinë e trajnimit dhe nivelin e njohurive që synon të arrijë trajnimi.

— *Niveli 1: Një vështrim i shkurtër i korpusit, sistemeve dhe motorit të avionit sikurse përshkruhet në seksionin e përshkrimit të Sistemeve të Manualit/udhëzimeve të Mirëmbajtjes së Avionit për Vlefshmërinë Ajrore të vazhdueshme.*

Objektivat e kursit: pasi të këtë përfunduar trajnimin e nivelit 1, studenti do të jetë i aftë që:

- (a) të bëjë një përshkrim të thjeshtë të të gjithë lëndës, duke përdorur fjalë dhe shembuj të thjeshtë, duke përdorur terma tipike dhe identifikuar masat paraprake të sigurisë që lidhen me korpusin e avionit, sistemet dhe motorin e tij;
- (b) të identifikojë manualin e avionit, praktikën e mirëmbajtjes të rëndësishme për korpusin, sistemet dhe motorin e avionit;
- (c) të përcaktojë planimetrinë e përgjithshme të sistemeve kryesore të avionit;
- (d) të përcaktojë planimetrinë e përgjithshme dhe karakteristikat e motorit;
- (e) të identifikojë mekanizmat e veçantë dhe pajisjet e testit të përdorura për avionin.

— *Niveli 2: Një vështrim i sistemit bazë të kontrolleve, indikatorëve, komponentëve kryesorë, përfshirë vendndodhjen dhe qëllimin e tyre, shërbimin dhe defektet e vogla. Njohuri të përgjithshme të aspekteve teorike dhe praktike të lëndës.*

Objektivat e kursit: Përveç informacionit që përmbahet në Nivelin 1 të trajnimit, në përfundim të trajnimit të Nivelit 2, studenti do të jetë i aftë të:

- (a) të kuptojë bazat teorike; aplikojë njohuritë në një mënyrë praktike duke përdorur procedurat e detajuara;
- (b) të kujtojë masat e sigurisë që duhet të respektojë kur punon në avion ose pranë tij, me motorin dhe sistemet e avionit;
- (c) të përshkruajë sistemet dhe manovrimin me avionët dhe në veçanti, aksesin ndaj tij, disponueshmërinë e fuqisë dhe burimet;
- (d) të identifikojë vendndodhjen e përbërësve kryesorë;
- (e) të shpjegojë funksionimin normal të çdo sistemi kryesor, përfshirë edhe terminologjinë dhe nomenklaturën;
- (f) të kryejë procedurat e shërbimit të avionit për sistemet e mëposhtme: Karburantin, Centralin Elektrik, Hidraulik, Rrotën e Uljes/ Ujën /Mbeturinën dhe Oksigjenin;
- (g) të demonstrojnë aftësi në përdorimin e raporteve të ekuipazhit dhe sistemet raportuese në bord (problemet e vogla) dhe të përcaktojë vlefshmërinë ajrore të avionit për Mel / CDL;
- (h) të demonstrojnë se di të përdorë, interpretojë dhe zbatojë dokumentacionin e duhur, përfshirë udhëzimet për vlefshmërinë e vazhdueshme ajrore, manualin e mirëmbajtjes, katalogun e pjesëve të ilustruara, etj.

— Niveli 3: Përshkrimi i hollësishëm i funksionimit, vendndodhjes së komponentit, zhvendosjes/instalimit dhe procedurat e identifikimit dhe eliminimit të problemeve përsa i përket nivelit manual të mirëmbajtjes.

Objektivat e kursit: Përveç informacionit që përmbahet në Nivelin 1 dhe 2 të trajnimit, në përfundim të trajnimit të Nivelit 3, studenti duhet të jetë i aftë:

- (a) të demonstrojë se ka njohuri teorike për sistemet dhe strukturat e avionëve dhe lidhjet me sistemet e tjera, të japë një përshkrim të hollësishëm të lëndës duke përdorur bazat teorike dhe shembuj specifikë, të interpretojë rezultatet nga burime dhe sisteme të ndryshme matjeje si dhe të kryejë veprime të drejta kur është e mundur;
- (b) të kryejë kontrollin e sistemit, motorit, të pjesëve përbërëse dhe aspektit funksional, sikurse është specifikuar në manualin e mirëmbajtjes së avionit;
- (c) të demonstrojë përdorimin, interpretimin dhe zbatimin e dokumentacionit përkatës, përfshirë manualin e riparimit strukturor, manualin e ekspertizës, etj;
- (d) të grumbullojë dhe krahasojë informacion për qëllimin e marjes së vendimeve në lidhje me diagnozat e gabuara dhe raktifikimin në bazë të nivelit të manualit të mirëmbajtjes;
- (e) të përshkruajë procedurat për zëvendësimin e përbërësve të veçantë të tipit të avionit.

3. Standardet e trajnimit të tipit të avionit

Edhe pse trajnimi për tipin e avionit përfshin element si teorikë, ashtu dhe praktikë, mund të miratohet zhvillimi i kurseve për elementin teorik, elementin praktik, ose për një kombinim të të dyjave.

3.1. Elementi teorik

(a) Qëllimi:

Pas përfundimit të kursit të trajnimit teorik, studenti duhet të jetë i aftë që të demonstrojë, sipas niveleve të përcaktuara në planin mësimor të Shtojcës III, njohuri të detajuara teorike për sistemet e zbatueshmë të avionit, strukturave, funksionimit, mirëmbajtjes, riparimit dhe eliminimit të defekteve sipas të dhënave të miratuara për mirëmbajtjen. Studenti do të jetë në gjendje të demonstrojë përdorimin e manualeve dhe procedurave të miratuara, duke përfshirë edhe njohuritë për inspektimet dhe kufizimet përkatëse.

(b) Niveli i trajnimit:

Nivelet e trajnimit janë ato nivele që janë përcaktuar në pikën 2 më sipër.

Pas kursit të tipit të parë për personelin e certifikuar të kategorisë C, të gjitha kurset e mëposhtme duhet të jenë vetëm në nivelin 1.

Gjatë trajnimit teorik të nivelit 3, materiali i trajnimit të nivelit 1 dhe 2 mund të përdoret për të mësuar të gjithë kapitullin nëse kërkohet. Megjithatë, gjatë trajnimit pjesa më e madhe e materialit të kursit dhe koha e trajnimit duhet të jenë në nivelin më të lartë.

(c) Kohëzgjatja:

Orët minimale të mësimi gjatë trajnimit teorik përmbahen në tabelën e mëposhtme :

Kategoria	Orët
<i>Avionë me masë minimale ngritjeje prej më shumë se 30 000 kg:</i>	
B1.1	150

Kategoria	Orët
B1.2	120
B2	100
C	30
<i>Avionë me masë minimale ngritjeje të barabartë ose më pak se 30 000 kg dhe me më shumë se sa 5 700 kg:</i>	
B1.1	120
B1.2	100
B2	100
C	25
<i>Avionë me masë minimale ngritjeje prej 5 700 kg dhe më pak (*)</i>	
B1.1	80
B1.2	60
B2	60
C	15
<i>Helikopterët (**)</i>	
B1.3	120
B1.4	100
B2	100
C	25
(*) Për avionët me motor me piston të pahermetizuar dhe më pak se 2 000 kg MTOM kohëzgjatja minimale mund të reduktohet me 50 %. (**) Për helikopterët në grupin 2 (sikurse përcaktohet në pikën 66.A.42) kohëzgjatja minimale mund të reduktohet me 30 %.	

Në tabelën e mësipërme, orë mësimore do të thotë 60 minuta mësim duke përfshirë pushimet, provimin, përsëritjen dhe vizitën në avion.

Këto orë janë të zbatueshme vetëm për kurset teorike lidhur me kombinimet e plota avion/motor sipas klasifikimit të tipit sikurse përcaktohet nga Agjencia.

(d) Justifikimi i kohëzgjatjes së kursit:

Kurset e trajnimit të kryera nga një organizatë trajnimi për mirëmbajtjen të licencuar në përputhje me Aneksin IV (Pjesa-147) dhe kurset e miratuara direkt nga autoriteti kompetent duhet të justifikojnë kohëzgjatjen e orëve dhe mbulimin e programit të plotë me anë të një analize të nevojave të trajnimit bazuar në:

— projektin e tipit të avionit, nevojat për mirëmbajtjen e tij dhe llojet e operacionit,

— analiza të hollësishme të kapitujve të aplikueshëm — shiko tabelën e përmbajtjes në pikën 3.1(e) më poshtë,

— analiza e hollësishme e kompetencave, e cila të tregojë se objektivat e përcaktuara në pikën e mësipërme 3.1(a) janë përmbushur plotësisht.

Kur nga analiza e nevojave për trajnim del se nevojiten orë shtesë, kurset duhet të jenë më të gjata se sa minimumi i përcaktuar në tabelë.

Po kështu, nëse orët e mësimit të zhvilluara në kurset me diferencime, ose në kurset e tjera të kombinuara të trajnimit (sikurse janë kurset e kombinuara B1/B2), si dhe në kurset e trajnimit të tipit teorik janë më të pakta se sa shifrat e paraqitura në pikën e mësipërme 3.1(c), autoritetit kompetent duhet t'i paraqitet një justifikim ku të analizohen nevojat e trajnimit të përshkruara më sipër.

Krahas kësaj, kursi duhet të përshkruajë dhe justifikojë si më poshtë:

— Frekuentimin minimal të kërkuar nga trajneri, me qëllim që të përmbushen qëllimet e kursit.

— Numrin maksimal të orëve të trajnimit në ditë, duke marrë parasysh faktorët dhe parimet pedagogjike dhe njerëzore.

Nëse nuk plotësohet frekuentimi minimal i kërkuar, certifikata e njohjes nuk do të jepet. Trajnimi suplementar mund të kryhet nga organizata e trajnimit, me qëllim që të plotësohet koha minimale e frekuentimit.

e) Përmbajtja:

Minimalisht duhet të mbulohen elementët në programet e mëposhtme, të cilët janë specifikë për tipin e avionit. Duhet të përfshihen elementë suplementarë të paraqitur për shkak të llojeve të tipit, ndryshimeve teknologjike etj.

Programet e trajnimit duhet të përqendrohen në aspektet mekanike dhe elektrike për personelin B1 dhe aspektet elektrike dhe elektronike për personelin B2.

Kapitujt	Niveli		Aero planes turbine		Aero planes piston		Helicopters turbine		Helicopters piston		Avionics
	B1	C	B1	C	B1	C	B1	C			
Kategoria e Liçencës.			B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	B2
Moduli i Hyrjes:											
05 Kontrollat e kufizimeve kohore/mirëmbajtjes			1	1	1	1	1	1	1	1	1
06 Dimensionet/Zonat (MTOM, etj.)			1	1	1	1	1	1	1	1	1
07 Ngritja dhe ulja			1	1	1	1	1	1	1	1	1
08 Nivelimi dhe peshimi			1	1	1	1	1	1	1	1	1
09 Rimorkimi dhe transportimi			1	1	1	1	1	1	1	1	1
10 Parkimi/ankorimi, Magazinimi dhe Kthimi në Shërbim			1	1	1	1	1	1	1	1	1
11 Afishimet dhe Stampimet			1	1	1	1	1	1	1	1	1
12 Shërbimi			1	1	1	1	1	1	1	1	1
20 Praktikat Standarde — veçoritë e llojit të vetëm			1	1	1	1	1	1	1	1	1
Helikopterët											
18 Vibrimi dhe Analiza e Zhurmës (Rregullimi i fletëve të helikës)			—	—	—	—	3	1	3	1	—
60 Rotori i Praktikave Standarde			—	—	—	—	3	1	3	1	—
62 Rotorët			—	—	—	—	3	1	3	1	1
62A Rotorët — Monitorimi dhe përcaktimi			—	—	—	—	3	1	3	1	3

Kapitujt		Niveli		Aeroplans turbine		Aeroplans piston		Helikopters turbine		Helikopters piston		Avioniks
Kategoria e Liçensës.				B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	B2
63 Rrotullimet e Rotorit				—	—	—	—	3	1	3	1	1
63A Rrotullimet e Rotorit — Monitorimi dhe përcaktimi				—	—	—	—	3	1	3	1	3
64 Rotori i Bishtit				—	—	—	—	3	1	3	1	1
64A Rotori i Bishtit — Monitorimi dhe përcaktimi				—	—	—	—	3	1	3	1	3
65 Manovrimi i Rotorit të Bishtit				—	—	—	—	3	1	3	1	1
65A Manovrimi i Rotorit të Bishtit — Monitorimi dhe përcaktimi				—	—	—	—	3	1	3	1	3
66 Palosja e Fletëve të Helikës/ Kulla e Drejtimit				—	—	—	—	3	1	3	1	—
67 Kontrolli i Fluturimit të Rotorëve				—	—	—	—	3	1	3	1	—
53 Struktura e Korpusit të Avionit (Helikopteri)				—	—	—	—	3	1	3	1	—
25 Pajisja e Planirimit të Emergjencës				—	—	—	—	3	1	3	1	1
Strukturat e Korpusit të Avionit												
51 Praktikat dhe strukturat standarde (klasifikimi, vlerësimi dhe riparimi i dëmit)				3	1	3	1	—	—	—	—	1
53 Trupi i avionit				3	1	3	1	—	—	—	—	1
54 Kabina e Ekuipazhit/Kullat e Drejtimit				3	1	3	1	—	—	—	—	1
55 Stabilizatorët				3	1	3	1	—	—	—	—	1
56 Dritaret				3	1	3	1	—	—	—	—	1
57 Krahët				3	1	3	1	—	—	—	—	1
Sipërfaqet e Kontrollit të Fluturimit të 27A (Të gjitha)				3	1	3	1	—	—	—	—	1
52 Dyert				3	1	3	1	—	—	—	—	1
Sistemet Zonale dhe Stacionale të Identifikimit				1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sistemet e Korpusit të Avionit:												
21 Kondicionimi				3	1	3	1	3	1	3	1	3
21A Furnizimi me Ajër3				1	3	1	1	3	3	1	2	
21B Hermetizimi				3	1	3	1	3	1	3	1	3
21C Pajisjet e Sigurisë dhe Paralajmërimit				3	1	3	1	3	1	3	1	3
22 Autofluturimi				2	1	2	1	2	1	2	1	3
23 Komunikimet				2	1	2	1	2	1	2	1	3
24 Energjia elektrike				3	1	3	1	3	1	3	1	3

Kapitujt	Niveli		Aeroplans turbine		Aeroplans piston		Helicopters turbine		Helicopters piston		Avioniks
	Kategoria e Liçencës.		B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	B2
25	Pajisja dhe Furnizimet		3	1	3	1	3	1	3	1	1
25A	Pajisja Elektronike përfshirë pajisjet e emergjencës		1	1	1	1	1	1	1	1	3
26	Mbrotja nga Zjarri		3	1	3	1	3	1	3	1	3
27	Kontrollet e Fluturimit		3	1	3	1	3	1	3	1	2
27A	Funksionimi i Sis. Elektrik/Elektronik		3	1	—	—	—	—	—	—	3
28	Sistemet e Karburanteve		3	1	3	1	3	1	3	1	2
28A	Sistemet e Karburanteve — Monitorimi dhe përcaktimi		3	1	3	1	3	1	3	1	3
29	Fuqia Hidraulike		3	1	3	1	3	1	3	1	2
29A	Fuqia Hidraulike — Monitorimi dhe përcaktimi		3	1	3	1	3	1	3	1	3
30	Mbrotja nga Akulli dhe Shiu		3	1	3	1	3	1	3	1	3
31	Sistemet e Nxjerrjes së Fuqisë me Indikator/Regjistrimi		3	1	3	1	3	1	3	1	3
31A	Sistemet e Instrumentit		3	1	3	1	3	1	1	3	3
32	Rrota e Uljes		3	1	3	1	3	1	3	1	2
32A	Rrota e Uljes — Monitorimi dhe Nxjerrja e Fuqisë së Motorit		3	1	3	1	3	1	3	1	3
33	Dritat		3	1	3	1	3	1	3	1	3
34	Navigimi		2	1	2	1	2	1	2	1	3
35	Oksigjeni		3	1	3	1	—	—	—	—	2
36	Pneumatik		3	1	3	1	3	1	3	1	2
36A	Pneumatik — Monitorimi dhe Nxjerrja e Fuqisë së Motorit		3	1	3	1	3	1	3	1	3
37	Vakumi		3	1	3	1	3	1	3	1	2
38	Uji/Mbeturinat		3	1	3	1	—	—	—	—	2
41	Balasti i Ujit		3	1	3	1	—	—	—	—	1
42	Sistemet Elektronike modulare të Integruar		2	1	2	1	2	1	2	1	3
44	Sistemet e Kabinës		2	1	2	1	2	1	2	1	3
45	Sistemi i Mirëmbajtjes në Board (ose i mbuluar në 31)		3	1	3	1	3	1	—	—	3
46	Sistemet e Informacionit		2	1	2	1	2	1	2	1	3

Kapitujt	Niveli		Aeroplans turbine		Aeroplans piston		Helicopters turbine		Helicopters piston		Avionics
	Kategoria e Liçencës		B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	
50 Kabinat e Mallrave dhe të Pajisjeve Shtesë	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	B2 1
Motori me Turbinë											
70 Praktikat- Motorët Standard	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1
70A Rregullimi dhe operacioni strukturor (Hyrja e Instalimeve,Kompresorët, Seksioni i Djegjes, Seksoni i Turbinës, Kushinetat dhe Permistopat, Sistemet e Lubrifikimit).	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1
70B Performanca e Motorit	1	—	—	3	1	—	—	—	1	—	
71 Centrali elektrik	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1
72 Turbina e Motorit/Turbo Helika/Ventilatori i tubit/ventilatori i turbohelikës	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1
73 Karburanti dhe Kontrolli i Motorit	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1
75 Ajri	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1
76 Kontrollet e motorit	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1
78 Tubacionet e shkarkimit	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1
79 Nafta	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1
80 Nisja	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1
82 Injektimet e Ujit	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1
83 Kutitë e mekanizmave ndihmëse	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1
84 Rritja e Forcës Shtytëse	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1
73A FADEC	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	3
74 Ndezja	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	3
77 Sistemet e Nxjerrjes së Fuqisë së Motorit me Indikator	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	3
49 Njësitë e Energjisë Ndihmëse (APUs)	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Motori me Piston											
70 Praktikat Standarde — Motorët	—	—	3	1	—	—	3	1	—	—	1
70A Rregullimi dhe Funkcionimi Strukturor (Instalimi, Karburatorët, Sistemet e Injektivit të Karburantit, Sistemet e Induksionit, Skapamentos dhe Ftohjes, Sistemet e Superngarkimit/ Turbongarkimit, Lubrifikimit).	—	—	3	1	—	—	3	1	—	—	1
70B Performanca e Motorit	—	—	3	1	—	—	3	1	—	—	1
71 Centrali Elektrik	—	—	3	1	—	—	3	1	—	—	1
73 Karburanti dhe Kontrolli i Motorit	—	—	3	1	—	—	3	1	—	—	1

Kapitujt	Niveli		Aëroplane s turbine		Aëroplane s piston		Helikopters turbine		Helikopters piston		Avionics
	Kategoria e Licencës		B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	B2
76 Kontrolli i Motorit			—	—	3	1	—	—	3	1	1
79 Nafta			—	—	3	1	—	—	3	1	1
80 Nisja			—	—	3	1	—	—	3	1	1
81 Turbinat			—	—	3	1	—	—	3	1	1
82 Injektimet e Ujit			—	—	3	1	—	—	3	1	1
83 Kutitë e Mekanizmave Ndihmës			—	—	3	1	—	—	3	1	1
84 Rritja e Forcës Shtytëse			—	—	3	1	—	—	3	1	1
73A FADEC			—	—	3	1	—	—	3	1	3
74 Ndezja			—	—	3	1	—	—	3	1	3
77 Sistemet e Indikacionit të Motorit			—	—	3	1	—	—	3	1	3
Helikat											
60A Praktikat Standarde — Helika			3	1	3	1	—	—	—	—	1
61 Helikat/Forca Shtytëse			3	1	3	1	—	—	—	—	1
61A Ndërtimi i Helikës			1	3	1	—	—	—	—	—	
61B Kontrolli i Lëkundjës së Helikës			3	1	3	1	—	—	—	—	—
61C Sikronizimi i Helikës			3	1	3	1	—	—	—	—	1
61D Kontrolli Elektronik i Helikës			2	1	2	1	—	—	—	—	3
61E Mbrotja e Helikës nga Akulli			3	1	3	1	—	—	—	—	—
61F Mirëmbajtja e Helikës			3	1	3	1	—	—	—	—	1

(f)Metodat e Trajnimit të Bazuara tek Multimedia (MBT) mund të përdoren për të përmbushur elementin e trajnimit teorik ose në klasë ose në një ambient të kontrolluar virtual në varësi të pranimit nga autoriteti kompetent, i cili miraton kursin e trajnimit.

3.2. Elementi Praktik

(a) Qëllimi:

Qëllimi i trajnimit praktik është të përfshihen kompetencat e nevojshme për kryerjen e mirëmbajtjes në mënyrë të sigurt, inspektimeve dhe punës rutinë në bazë të manualit të mirëmbajtjes si dhe udhëzimeve e detyrave të tjera përkatëse të përshtatshme për tipin e avionit, për shembull gjetja dhe eliminimi i problemeve, kryerja e riparimeve, rregullimeve, zëvendësimeve dhe kontrolleve funksionale. Studentët duhet të bëhen të vetëdijshëm se duhet të jenë të aftë të përdorin të gjithë literaturën dhe dokumentet teknike për avionin, veglat speciale të specialistit dhe pajisjet e testit për heqjen dhe zëvendësimin e komponentëve dhe moduleve unike për tipin e avionit, përfshirë ndonjë aktivitet për mirëmbajtjen e krahut të avionit.

(b) Përmbajtja:

Së paku 50% e pikave ku janë vendosur kryeq në tabelën e mëposhtme, të cilat i përkasin tipit të veçantë të avionit, duhet të përfundohen si pjesë e trajnimit praktik.

Detyrat në të cilat janë vendosur kryqë përfaqësojnë lëndët, të cilat janë të rëndësishme për qëllimet e trajnimit praktik për të siguruar atë që operacioni, funksionimi dhe instalimi si dhe rëndësia e sigurisë së detyrave kryesore të mirëmbajtjes të trajtohen në masën e duhur; veçanërisht kur këto nuk mund të shpjegohen plotësisht vetëm nga trajnimi teorik. Megjithatë lista jep me hollësi lëndët minimale të trajnimit praktik, atje ku është e mundur të shtohen pika të tjera për tipin e veçantë të avionit.

Detyrat që do të përfundohen duhet të përfaqësojnë avionin dhe sistemet si në kompleksitet, ashtu dhe përsa u përket të dhënave teknike të kërkuara për të përfunduar atë detyrë. Ndërsa mund të përfshihen detyra relativisht të thjeshta, detyra të tjera më komplekse duhet të përfshihen gjithashtu dhe të realizohen sipas tipit të avionit.

Fjalori i tabelës: LOC: Vendndodhja; FOT: Testi Funkcional/Operacional; SGH: Shërbimi dhe Trajtimi në Tokë; R/I: Zhvendosja/Instalimi; MEL: Lista e Pajisjeve Minimale; TS: Gjetja dhe eliminimi i problemeve.

Kapitujt	B1/B2	B1					B2				
	LOC	FOT	SGH	R/I	MEL	TS	FOT	SGH	R/I	MEL	TS
Moduli i Hyrjes:											
5 Kontrollat e kufizimeve kohore/mirëmbajtjes	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Dimensionet/Zonat (MTOM, etj.)	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Ngritja dhe Forcimi	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 Nivelimi dhe Peshimi	X/X	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
9 Rimorkimi dhe Transporti	X/X	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
10 Parkimi/ankorimi, magazinimi dhe Kthimi në Shërbim	X/X	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
11 Afishimet dhe Etiketat	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12 Shërbimi	X/X	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
20 Praktikat Standarde — të tipit të veçantë	X/X	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
Helikopterët:											
18 Vibrimi dhe Analiza e zhurmës (Rregullimi i fletëve të) helikës	X/—	—	—	—	—	X	—	—	—	—	—
60 Rotori i Praktikave Standarde — specifik i llojit të vetëm	X/X	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
62 Rotorët	X/—	—	X	X	—	X	—	—	—	—	—
62A Rotorët — Monitorimi dhe Indikatori	X/X	X	X	X	X	X	—	—	X	—	X
63 Lëvizjet e Rotorit	X/—	X	—	—	—	X	—	—	—	—	—
63A Lëvizjet e Rotorit — Monitorimi dhe Indikatori	X/X	X	—	X	X	X	—	—	X	—	X
64 Rotori i Bishtit	X/—	—	X	—	—	X	—	—	—	—	—
64A Rotori i Bishtit — Monitorimi dhe Indikatori	X/X	X	—	X	X	X	—	—	X	—	X
65 Lëvizja e Rotorit të Bishtit	X/—	X	—	—	—	X	—	—	—	—	—
65A Lëvizja e Rotorit të Bishtit — Monitorimi dhe Indikatori	X/X	X	—	X	X	X	—	—	X	—	X

Kapitujt	B1/B2	B1					B2				
	LOC	ROT	SGH	R/I	MEL	TS	ROT	SGH	R/I	MEL	TS
66 Fletët palosëse të helikës/ kulla e drejtimit	X/—	X	X	—	—	X	—	—	—	—	—
67 Kontrolli i Fluturimit të Rotorëve	X/—	X	X	—	X	X	—	—	—	—	—
53 Struktura e Korpusit të Avionit (Helikopteri)											
Shënim: e mbuluar nën strukturat e Korpusit të Avionit											
25 Pajisja e Planirimit të Emergjencës	X/X	X	X	X	X	X	X	X	—	—	—
Strukturat e Korpusit të Avionit:											
51 Praktikat dhe Strukturat Standarde (klasifikimi, vlerësimi dhe riparimi i dëmeve)											
53 Trupi i Avionit	X/—	—	—	—	—	X	—	—	—	—	—
54 Kabina e Ekipazhit/Kulla e Drejtimit	X/—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55 Stabilizatorët	X/—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Dritaret	X/—	—	—	—	—	X	—	—	—	—	—
57 Krahët	X/—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27A Sipërfaqet e Kontrollit të Fluturimit	X/—	—	—	—	—	X	—	—	—	—	—
52 Dyert	X/X	X	X	—	—	—	—	X	—	—	—
Sistemet e Korpusit të Avionit:											
21 Ajri i Kondicionuar	X/X	X	X	—	X	X	X	X	—	X	X
21A Furnizimi me Ajër	X/X	X	—	—	—	—	X	—	—	—	—
21B Hermetizimi	X/X	X	—	—	X	X	X	—	—	X	X
21C Pajisjet e Sigurisë dhe paralajmërimit	X/X	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
22 Autofluturimi	X/X	—	—	—	X	—	X	X	X	X	X
23 Ndërlidhjet	X/X	—	X	—	X	—	X	X	X	X	X
24 Energjia Elektrike	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25 Pajisja dhe Furnizimet	X/X	X	X	X	—	—	X	X	X	—	—
25A Pajisja Elektronike përfshirë pajisjet e emergjencës	X/X	X	X	X	—	—	X	X	X	—	—
26 Mbrojtja nga Zjarri	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
27 Kontrollat e Fluturimit	X/X	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
27A Sistemi i Funkcionimit: Elektrik/Elektronik	X/X	X	X	X	X	—	X	—	X	—	X

Kapitujt	B1/B2	B1					B2				
	LOC	ROT	SGH	R/I	MEL	TS	ROT	SGH	R/I	MEL	TS
28 Sistemet e Lëndës Djegëse	X/X	X	X	X	X	X	X	X	—	X	—
28A Sistemet e lëndës djegëse — Monitorimi dhe indikacioni	X/X	X	—	—	—	—	X	—	X	—	X
29 Fuqia Hidraulike	X/X	X	X	X	X	X	X	X	—	X	—
29A Fuqia Hidraulike — Monitorimi dhe indikacioni X/X	X	—	X	X	X	X	—	X	X	X	
30 Mbrojtja nga Shiu dhe Akulli	X/X	X	X	—	X	X	X	X	—	X	X
31 Sistemet e Përcaktimit/Regjistrimit	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
31A Sistemet e Instrumentit	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
32 Rrota e Uljes	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	—
32A Rrota e Uljes — Monitorimi dhe indikatori	X/X	X	—	X	X	X	X	—	X	X	X
33 Dritat	X/X	X	X	—	X	—	X	X	X	X	—
34 Navigimi	X/X	—	X	—	X	—	X	X	X	X	X
35 Oksigjeni	X/—	X	X	X	—	—	X	X	—	—	—
36 Pneumatik	X/—	X	—	X	X	X	X	—	X	X	X
36A Pneumatik — Monitorimi dhe indikatori	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
37 Vakumi	X/—	X	—	X	X	X	—	—	—	—	—
38 Uji/Mbeturinat	X/—	X	X	—	—	—	X	X	—	—	—
41 Balasta e Ujit	X/—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 Pajisjet Elektronike modulare të integruara	X/X	—	—	—	—	—	X	X	X	X	X
44 Sistemet e Kabinës	X/X	—	—	—	—	—	X	X	X	X	X
45 Sistemi i Mirëmbajtjes në Bord (ose të mbuluara në 31)	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
46 Sistemet e Informacionit	X/X	—	—	—	—	—	X	—	X	X	X
50 Ngarkesa dhe Ndarjet Ndhmëse	X/X	—	X	—	—	—	—	—	—	—	—
Turbina/Moduli i Motorit me Piston											
70 Praktikat Standarde— Motorët — tipi i vetëm veçantë	—	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
70A Rregullimi dhe funksionimi strukturor (Hyrja e Instalimit, Kompresorët, Seksioni i Djegës, Seksioni i Turbinës, Kushinetat dhe Permistopat, Sistemet e Lubrifikimit)	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Motorët e Turbinës:											
70B Performanca e Motorit	—	—	—	—	—	X	—	—	—	—	—



Kapitujt	B1/B2	B1					B2				
	LOC	LOT	SGH	R/I	MEL	TS	LOT	SGH	R/I	MEL	TS
71 Centrali Elektrik	X/—	X	X	—	—	—	—	X	—	—	—
72 Turbina e Motorit/Turbo Helika/Ventilatori i Tubave/ Ventilator i turbohelikës	X/—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73 Kontrolli dhe karburanti i Motorit	X/X	X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73A Sistemet FADEC	X/X	X	—	X	X	X	X	—	X	X	X
74 Ndezja	X/X	X	—	—	—	—	X	—	—	—	—
75 Ajri	X/—	—	—	X	—	X	—	—	—	—	—
76 Kontrollat e Motorit	X/—	X	—	—	—	X	—	—	—	—	—
77 Indikator i Motorit	X/X	X	—	—	X	X	X	—	—	X	X
78 Skapamento	X/—	X	—	—	X	—	—	—	—	—	—
79 Nafta	X/—	—	X	X	—	—	—	—	—	—	—
80 Nisja	X/—	X	—	—	X	X	—	—	—	—	—
82 Injektimi i Ujit	X/—	X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
83 Kutitë Ndihmëse të Shpejtësisë	X/—	—	X	—	—	—	—	—	—	—	—
84 Rritja e forcës shtytëse	X/—	X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Njësitë Ndihmëse të Fuqisë (APUs):											
49 Njësitë Ndihmëse të Fuqisë (APUs)	X/—	X	X	—	—	X	—	—	—	—	—
Motorët me Piston:											
70 Praktikat Standarde — Motorët — të llojit të Vetëm të vecantë	—	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
70A Rregullimi dhe Funksionimi Struktural (Hyrja e Instalimit, Kompresorët, Seksioni i Djegjes, Seksioni i Turbinës, Kushinetat dhe Permistopat, Sistemet e Lubrifikimit).	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70B Performanca e Motorit	—	—	—	—	—	X	—	—	—	—	—
71 Centrali Elektrik	X/—	X	X	—	—	—	—	X	—	—	—
73 Karburanti dhe Kontrolli i Motorit	X/X	X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73A Sistemet FADEC	X/X	X	—	X	X	X	X	X	X	X	X
74 Ndezja	X/X	X	—	—	—	—	X	—	—	—	—
76 Kontrollat e Motorit	X/—	X	—	—	—	X	—	—	—	—	—
77 Indikator i Motorit	X/X	X	—	—	X	X	X	—	—	X	X
78 Skapamento	X/—	X	—	—	X	X	—	—	—	—	—

Kapitujt	B1/B2	B1					B2				
	LOC	LOT	SGH	R/I	MEL	TS	LOT	SGH	R/I	MEL	TS
79 Vaji	X/—	—	X	X	—	—	—	—	—	—	—
80 Nisja	X/—	X	—	—	X	X	—	—	—	—	—
81 Turbinat	X/—	X	X	X	—	X	—	—	—	—	—
82 Injektimi i Ujit	X/—	X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
83 Kutitë Ndihmëse të Shpejtësisë	X/—	—	X	X	—	—	—	—	—	—	—
84 Rritja e forcës shtytëse	X/—	X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Helikat:											
60A Praktikant Standarde — Helika	—	—	—	X	—	—	—	—	—	—	—
61 Helikat/Rritja e Forcës Shtytëse	X/X	X	X	—	X	X	—	—	—	—	—
61A Struktura e Helikës	X/X	—	X	—	—	—	—	—	—	—	—
61B Kontrolli i Lëkundjes së Helikës	X/—	X	—	X	X	X	—	—	—	—	—
61C Sinkronizimi i Helikës	X/—	X	—	—	—	X	—	—	—	X	—
61D Kontrolli Elektronik i Helikës	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
61E Mbrojtja e Helikës nga Akulli	X/—	X	—	X	X	X	—	—	—	—	—
61F Mirëmbajtja e Helikës	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

4. Standarti i vlerësimit dhe provimit në trajnimin tip

1. Standardi i Provimit të Elementit Teorik

Pasi pjesa teorike e trajnimit të tipit të avionit ka përfunduar, duhet të kryhet një provim me shkrim duke respektuar pikat e më poshtme:

(a) Formati i provimit është i tipit me shumë alternativa. Çdo pyetje me shumë alternativa duhet të ketë 3 përgjigje alternative nga të cilat vetëm një do të jetë përgjigje e saktë. Koha totale bazohet në numrin e përgjithshëm të pyetjeve dhe koha për t'u përgjigjur bazohet mbi një mesatare nominale prej 90 sekonda për pyetje.

(b) Alternativat e gabuara do t'i duken të drejta atyre studentëve që nuk kanë njohuri për lëndën. Të gjitha alternativat duhet të lidhen në mënyrë të qartë me pyetjen dhe duhet të kenë fjalor, ndërtim gramatikor dhe gjatësi të njëjtë.

(c) Në pyetjet numerike, përgjigjet e pasakta duhet të korrespondojnë me gabimet procedurale të tilla si përdorimi i një kuptimi të gabuar (+ kundrejt -) ose njësisë matëse të pasakta. Ato nuk duhet të jenë thjeshtë numra të rastit.

(d) Niveli i provimit për çdo kapitull (*) duhet të jetë ai që përcaktohet në pikën 2 "Nivelet e trajnimit të tipit të avionëve". Megjithatë, përdorimi i një numri të kufizuar pyetjesh në një nivel më të ulët është i pranueshëm.

(e) Provimi do të jetë i tipit me libër të mbyllur. Asnjë material referencë nuk lejohet. Do të bëhet përjashtim për rastin e shqyrtimit të aftësisë së kandidatit të B1 ose B2 për të interpretuar dokumentet teknike.

Numri i pyetjeve duhet të jetë të paktën 1 pyetje për një orë mësimi. Numri i pyetjeve për çdo kapitull dhe nivel duhet të jetë në proporcion me:

- Orët efektive të trajnimit të shpenzuara në mësimdhënie në atë kapitull dhe nivel,
- Objektivat e të nxënësve sikurse janë përcaktuar nga analiza e nevojave për trajnim.

Autoriteti kompetent i Shtetit Anëtar do të vlerësojë numrin dhe nivelin e pyetjeve në momentin që do të miratojë kursin.

(g) Nota minimale kaluese në provim është 75%. Kur provimi i trajnimit të tipit ndahet në disa provime, çdo provim duhet të kalohet me një notë prej të paktën 75%. Në mënyrë që të mundësohet arritja e një note kaluese prej të paktën 75 për qind, numri i pyetjeve të provimit duhet të jetë shumëfishi i 4.

(h) Vlerësimi me notë negative (pikë negative për pyetjet që nuk është dhënë përgjigje e saktë) nuk do të përdoret.

(i) Fundi i provimeve të fazës së modulit nuk mund të përdoret si pjesë e provimit përfundimtar nëse ato nuk përmbajnë numrin dhe nivelin e saktë të pyetjeve të kërkuara.

(*) Për qëllime të pikës 4, "kapitull" do të thotë secili prej rreshtave i paraprirë nga një numër në tabelën e përmbajtur në pikën 3.1 (e).

4.2. Standardi i Vlerësimit të Elementit Praktik

Pas përfundimit të elementit praktik të trajnimit për tipin e avionit, duhet të kryhet një vlerësim, i cili duhet të ketë parasysh pikat e më poshtme:

- (a) Vlerësimi do të kryhet nga vlerësuesit e caktuar, të cilët të kenë kualifikimin e duhur.
- (b) Vlerësimi duhet të vlerësojë njohuritë dhe aftësitë e praktikantit.

5. Standardi i Provimit për Tipin

Provimi për tipin duhet të kryhet nga organizatat e trajnimit të licensuara sipas Pjesës-147, apo nga autoriteti kompetent.

Provimi duhet të bazohet në një vlerësim me gojë, me shkrim, apo praktik, ose në një kombinim të tyre dhe duhet të përputhet me kërkesat e mëposhtme:

- (a) Pyetjet e provimit me gojë duhet të jenë të hapura.
- (b) Pyetjet e provimit me shkrim duhet të jenë të llojit ese ose pyetje me shumë alternativa.
- (c) Vlerësimi praktik duhet të përcaktojë kompetencën e një personi për të kryer një detyrë.
- (d) Provimet duhet të zhvillohen mbi një shembull të kapitujve (**) të nxjerrë nga paragrafi tre i programit të trajnim/provimit për tipin e avionit në nivelin e përcaktuar.
- (e) Alternativat e gabuara do t'u duken bindëse të gjithë atyre që nuk kanë njohuri për lëndën. Të gjitha alternativat duhet të jenë të lidhura qartë me pyetjen dhe të kenë fjalor, ndërtim gramatikor dhe gjatësi të njëjtë.
- (f) Në pyetjet numerike, përgjigjet e pasakta duhet të korrespondojnë me gabimet procedurale të tilla si korigjimet e kryera për kuptimet e gabuara, apo bashkëbisedimet e pasakta të njësive: ato nuk duhet të jenë numra thjeshtë të rastit.



(g) Provimi do të sigurojë plotësimin e qëllimeve të mëposhtme :

1. Të diskutohet në mënyrën e duhur dhe me besim për avionët dhe sistemet e tyre.
2. Të sigurohet performanca e sigurt në drejtim të mirëmbajtjes, inspektimeve dhe punës rutinë në bazë të manualit të mirëmbajtjes, udhëzimeve dhe detyrave të tjera përkatëse të përshtatshme për tipin e avionit, për shembull eliminimi i problemeve, riparimet, rregullimet, zëvendësimet, kontrollet e pajisjeve dhe funksionimit të tyre, si për shembull puna e motorit, etj, nëse kjo do të kërkohej.
3. Të përdoret në mënyrë korrekte literatura teknike dhe dokumentacioni për avionin.
4. Të përdoren në mënyrë korrekte pajisjet speciale të specialistit dhe pajisjet e testimit, të kryhet heqja dhe zëvendësimi i komponentëve dhe moduleve unike të tipit, përfshirë çdo aktivitet tjetër për mirëmbajtjen e krahut të avionit.

(h) Gjatë provimit zbatohen kushtet e mëposhtme:

1. Numri maksimal i përpjekjeve të njëpasnjëshme është tre. Setet e mëtejshme të tri përpjekjeve lejohen me një 1 vit periudhë pritje ndërmjet seteve. Kërkohej një periudhë pritje prej 30 ditësh pas përpjekjes së parë të dështuar brenda një seti dhe kërkohej një periudhë pritje prej 60 ditësh pas përpjekjes së dytë të dështuar.

Aplikuesit duhet t'i konfirmojnë me shkrim organizatës së trajnimit për mirëmbajtjen, ose autoritetit kompetent pranë të cilit ata aplikojnë për një provim, numrin dhe datat e përpjekjeve gjatë vitit të kaluar si dhe organizatës së trajnimit për mirëmbajtjen, ose autoritetit kompetent pranë të cilave janë zhvilluar këto përpjekje. Organizata e Trajnimit për Mirëmbajtjen, apo autoriteti kompetent janë përgjegjëse për të kontrolluar numrin e përpjekjeve brenda afateve të zbatueshme.

2. Provimi i tipit duhet të kalohet dhe eksperiencia e kërkuar praktike duhet të përfundojë brenda 3 viteve përpara kërkesës për miratimi klasifikimit për të marrë licencën e mirëmbajtjes së avionit.

3. Ekzaminimi për tipin do të kryhet me të paktën një pedagog të pranishëm. Pedagogu (ët) nuk duhet të ketë qenë i angazhuar në trajnimin e aplikantit.

(i) Pedagogu duhet të hartojë një raport me shkrim ku të shpjegohet arsyeja se pse kandidati ka kaluar, apo ka ngelur në provim.

(**) Për qëllime të kësaj pike 5, "kapitull" do të thotë secili prej rreshtave i paraprirë nga një numër në tabelat që përmbahen në pikat 2 (d) dhe 3.2 (b).

6. Trajnimi në vendin e punës

Trajnimi në vendin e punës (TVP) duhet të miratohet nga autoriteti kompetent që ka lëshuar licencën.

Ai duhet të kryhet në dhe nën kontrollin e një organizate të mirëmbajtjes të licencuar për mirëmbajtjen e tipit të avionit të veçantë dhe duhet të vlerësohet nga vlerësues të caktuar me kualifikimin e duhur.

Trajnimi duhet të fillojë dhe përfundojë brenda 3 viteve përpara kërkesës për një vlerësim të klasifikimit të tipit.

(a) Qëllimi:

Qëllimi i OJT është që të fitohen kompetencat e duhura dhe përvoja për kryerjen e mirëmbajtjes të sigurt.

(b) Përmbajtja:

TVP duhet të mbulojë disa detyra të pranueshme për autoritetin kompetent. Detyrat e TVP që do të përfundohen duhet të përfaqësojnë avionët dhe sistemet si përsa i përket kompleksitetit, ashtu dhe të dhënave teknike të nevojshme për të përfunduar këtë detyrë. Ndërsa më të përfshihen detyra relativisht të thjeshta, do të përfshihen gjithashtu detyra të tjera më komplekse në drejtim të mirëmbajtjes, të cilat të konsiderohen si të përshtatshme për tipin e avionit

Çdo detyrë duhet të firmoset nga studenti dhe të bashkënen shkruhet nga një mbikëqyrës i caktuar. Detyrat e renditura do t'i referohen një karte aktuale pune /fletë pune etj.

Vlerësimi përfundimtar pas përfundimit të TVP është i detyrueshëm dhe do të kryhet nga një vlerësues i caktuar i kualifikuar në mënyrë të përshtatshme.

Të dhënat në vijim duhet të vendosen në fletët e punës/apo trajtohen në procesverbalin e TVP:

1. Emri i Praktikantit;
2. Data e lindjes;
3. Organizata e Licencuar e Mirëmbajtjes;
4. Vendndodhja;
5. Emri i mbikëqyrësit (ve) dhe vlerësuesit, (përfshirë numrin e licencës nëse është e aplikueshme);
6. Data e përfundimit të detyrës;
7. Përshkrimi i detyrës dhe karta e punës /urdhri i punës / logua e teknologjisë, etj;
8. Tipi i Avionit dhe regjistrimi i avionit;
9. Klasifikimi i Avionit për të cilin është aplikuar.

Në mënyrë që verifikimi nga autoriteti kompetent të lehtësohet, demonstrimi i TVP do të përbëhet nga (i) fletët e punës / procesverbalet e detajuara dhe (ii) një raport i pajtueshmërisë që të tregojë se si TVP plotëson kërkesat e kësaj Pjese.

Shtojca IV

Kërkesat e Përvojës për zgjatjen e Licencës së Mirëmbajtjes së Avionit Pjesa-66

Tabela e mëposhtme tregon kërkesat për përvojën që nevojitet për t'i shtuar licencës ekzistuese Pjesa-66 një kategori të re, ose një nënkategori.

Përvoja duhet të konsistojë në mirëmbajtjen praktike për operimin e avionit në nënkategorinë e përshtatshme me aplikimin.

Kërkesa për përvojën do të reduktohet me 50 % nëse aplikanti ka përfunduar kursin e Pjesës-147 në bazë të nënkategorisë.

Nga	Deri	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B3
A1		—	6 muaj	6 muaj	6 muaj	2 vite	6 muaj	2 vite	1 vit	2 vite	6 muaj
A2		6 muaj	—	6 muaj	6 muaj	2 vite	6 muaj	2 vite	1 vit	2 vite	6 muaj
A3		6 muaj	6 muaj	—	6 muaj	2 vite	1 vit	2 vite	6 muaj	2 vite	1 vit
A4		6 muaj	6 muaj	6 muaj	—	2 vite	1 vit	2 vite	6 muaj	2 vite	1 vit
B1.1		Asnjë	6 muaj	6 muaj	6 muaj	—	6 muaj	6 muaj	6 muaj	1 year	6 muaj
B1.2		6 muaj	Asnjë	6 muaj	6 muaj	2 vite	—	2 vite	6 muaj	2 vite	Asnjë
B1.3		6 muaj	6 muaj	Asnjë	6 muaj	6 muaj	6 muaj	—	6 muaj	1 vit	6 muaj
B1.4		6 muaj	6 muaj	6 muaj	Asnjë	2 vite	6 muaj	2 vite	—	2 vite	6 muaj
B2		6 muaj	6 muaj	6 muaj	6 muaj	1 vit	1 vit	1 vit	1 vit	—	1 vit
B3		6 muaj	Asnjë	6 muaj	6 muaj	2 vite	6 muaj	2 vite	1 vit	2 vite	—

Formular Aplikimi —Form 19 sipas EASA

1. Kjo shtojcë përmban një shembull të formularit të përdorur për të aplikuar për licencën e mirëmbajtjes së avionit , së cilës i referohemi në Aneksin III (Pjesa-66).

2. AAC mund ta ndryshojë formularin Form 19 sipas EASA vetëm për të përfshirë ndonjë informacion suplementar të nevojshëm në bazë të kërkesave kombëtare që licenca e mirëmbajtjes së avionit të jepet në përputhje me Aneksin III (Pjesa-66), me qëllim që të përdoret jashtë kërkesës së Aneksit I (Pjesa-M) dhe Aneksit II (Pjesa-145).

LIKIMI PËR NDRYSHIMIN/RINOVIMIN FILLESTAR TË LICENCËS SE MIRËMBAJTJES SË AVIONIT PJESA-66 AML

EASA FORM 19

ULLËSITË e Aplikantit:

ri:.....

resa:.....

mbësia..... Data dhe vendi i lindjes:.....

uasitë e Pjesës-66 AML (nëse është e aplikueshme)

i Liçencës..... Data e lëshimit.....

ULLËSITË E PUNËDHËNËSIT;

ri:.....

resa:.....

ferenca e Licencimit të Organizatës së Mirëmbajtjes/;.....

l..... Faks.....

likimi për: (Shëno kutitë përkatëse)

ML Fillestare ☐

Ndryshimi i AML



Rinovimi i AML



lasifikimi

A

B1

B2

B3

C

vioni me Turbinë



vioni me Piston



elikopteri me Turbinë



elikopteri me Piston



gisjet elektronike



vionët me motor me piston jo-hermetik të MTOM të 2t dhe më pak



vionët e Mëdhenj



vionët e llojeve të tjera



iratimi i tipit/ Miratimi i Klasifikimit/Heqja e Kufizimeve (nëse janë të aplikueshme)

.....

Unë kërkoj që fillimisht ta ndryshojë/ rinovojë Pjesën-66 AML në bazë të përcaktimeve dhe konfirmoj se informacioni i përmbajtur në këtë formular ishte i saktë në kohën e aplikimit.

Une konfirmoj në këtë mënyrë se:

1. Unë nuk zotëroj ndonjë Pjesë-66 AML të lëshuar në një Shtet tjetër Anëtar,
2. Unë nuk kam aplikuar për Pjesën-66 AML në një Shtet tjetër Anëtar dhe
3. Nuk më është lëshuar asnjëherë Pjesa- 66 AML në një Shtet tjetër Anëtar, e cila është revokuar, ose pezulluar nga ndonjë Shtet tjetër Anëtar.

Unë e kuptoj, gjithashtu, se çdo informacion i pasaktë mund të më skualifikojë nga mbajtja e Pjesës – 66 AML.

Firmosur: Emri.....

Data:

Unë pretendoj për kreditet e mëposhtme (nëse është e aplikueshme):

.....
.....
.....

Kredit i eksperiencës për trajnimin e Pjesës -147

.....
.....
.....

Kredit i Provimit për certifikatat ekuivalente të provimit

.....
.....
.....

Ju lutem vendosni në zarf të gjitha certifikatat përkatëse

Rekomandim (nëse është i aplikueshëm): Vërtetohet se aplikantitka fituar njohuritë përkatëse për mirëmbajtjen dhe ka përmbushur kërkesat e eksperiencës për Pjesën - 66 dhe rekomandohet që autoriteti kompetent t'i akordojë, ose miratojë Pjesën-66 AML.

Firmosur: Emri
Pozicioni: Data:

*Shtojca VI***Licenca e Mirëmbajtjes së Avionit së cilës i referohet Aneksi III (Pjesa-66) — EASA Form 26**

1. Një shembull i licencës së mirëmbajtjes së avionit së cilës i referohemi në Aneksin III (Pjesa-66) mund të gjendet në faqet e mëposhtme.
2. Dokumenti duhet të printohet në formën standarde të treguar, por nëse dëshirohet madhësia e tij mund të zvogëlohet për t'u siguruar që të jetë e disponueshme hapsira e mjaftueshme në ato vende ku kërkohet të vendosen vulat/pullat zyrtare. Nuk është e nevojshme që dokumentet e hartuara në kompjuter të kenë të përfshira të gjitha kutitë në rast se ndonjëra prej këtyre kutive mbetet bosh dhe përderisa dokumenti mund të dallohet qartë se është një licencë e mirëmbajtjes së avionit e lëshuar sipas Aneksit III (Pjesa-66).
3. Dokumenti mund të shtypet në anglisht, ose në gjuhën zyrtare të vendit tone, vetëm nëse përdoret dhe një kopje e dytë në gjuhën angleze, që do të bashkëlidhet për çdo mbajtës të licencës që punon jashtë atij RSH, në mënyrë që të sigurohet mirëkuptimi për qëllimin e njohjes së ndërsjellë.
4. Çdo mbajtës i licencës do të ketë një numër unik licence bazuar në një identifikues kombëtar dhe një përcaktues alfa-numerik.
5. Faqet e dokumentit mund të jenë renditur në çfarëdo lloji mënyre dhe nuk është e nevojshme që të ketë disa, ose një rresht ndarës, përderisa informacioni që përmban dokumenti është vendosur në mënyrë të tillë sa që çdo faqasje e faqes mund të identifikohet qartë me formatin e shembullit të licencës së mirëmbajtjes së avionit që përmbahet këtu.
6. Dokumenti mund të përgatitet (i) nga autoriteti kompetent i Shtetit ose (ii) nga ndonjë Organizatë Mirëmbajtjeje e licencuar në përputhje me Shtojcën II (Pjesa-145), nëse autoriteti kompetent e pranon këtë dhe i nënshtrohet një procedure të zhvilluar si pjesë e zgjedhjes së organizatës së mirëmbajtjes e përmendur në pikën 145.A.70 të Aneksit II (Pjesa-145), me përjashtim të rastit kur dokumentin do ta lëshojë autoriteti kompetent i Shtetit Anëtar.
7. Çdo ndryshim i një licence ekzistuese për mirëmbajtjen e avionit mund të përgatitet (i) nga organi kompetent i Shtetit ose (ii) çdo organizatë e mirëmbajtjes e licencuar në përputhje me Shtojcën II (Pjesa-145), nëse autoriteti kompetent pranon dhe do t'i nënshtrohet procedurës së zhvilluar si pjesë e përzgjedhjes së organizatës së mirëmbajtjes të përmendur në pikën 145.A.70 të Aneksit II (Pjesa-145), përjashtuar të gjitha rastet kur Autoriteti kompetent i Shtetit do të ndryshojë dokumentin.
8. Kërkohet që pas lëshimit, Licenca e Mirëmbajtjes së Avionit të mbahet në kushte të mira nga personi që ka aplikuar dhe i cili do të vazhdojë të jetë përgjegjës për të siguruar se nuk do të kryejë veprime të paautorizuara.
9. Mosrespektimi i paragrafit 8 mund ta zhvlerësojë dokumentin dhe mund të çojë në atë që mbajtësi të mos lejohet të gëzojë privilegj si rezultat i certifikimit dhe ky veprim mund të rezultojë në ndjekje penale sipas ligjit kombëtar.
10. Licenca e Mirëmbajtjes së Avionit e lëshuar në përputhje me Aneksin III (Pjesa-66) është subjekt i vlerësimit nga të gjitha Shtetet Anëtare dhe nuk është e nevojshme që të shkëmbesh dokumentin kur punon në një Shtet tjetër Anëtar, nëse ekziston një marrëveshje me shtetin anëtar për këtë qëllim.
11. Shtojca e Formularit EASA Form 26 nuk është e detyrueshme dhe mund të përdoret vetëm për të përfshirë privilegjet kombëtare në ato vende ku privilegjet të tilla mbulohen nga rregullorja kombëtare jashtë fushës së Aneksit III (Pjesa-66).
12. Për qëllime informacioni, sipas Aneksit III aktual (Pjesa-66), licenca e mirëmbajtjes së avionit e lëshuar nga autoriteti kompetent i Shtetit Anëtar mund t'i ketë faqet të radhitura ndryshe dhe mund të mos i ketë rreshtat ndarës..
13. Përsa i përket faqes së klasifikimit të tipit të avionit, AAC mund të zgjedhë që të mos e nxjerrë këtë faqe përderisa klasifikimi i tipit të parë të avionëve duhet të miratohet dhe mund të lindë nevoja që të nxjerrë më shumë se një faqe lidhur me klasifikimin e tipit të avionit në rast se ka një seri tipash që duhet të renditen.
14. Pavarësisht faqes 13, çdo faqe e nxjerrë do të jetë në këtë format dhe do të përmbajë informacionin e specifikuar për atë faqe.
15. Licenca duhet të tregojë qartë se kufizimet janë përjashtime nga privilegjet e certifikimit. Nëse nuk zbatohen kufizimet, faqja e KUFIZIMEVE do të nxirret duke filluar me "Nuk ka kufizime".
16. Kur përdoret një format i shtypur paraprakisht, çdo kategori, nënkategori, ose kuti e klasifikimit të tipit, e cila nuk përmban një hyrje klasifikimi do të markohet për të treguar se klasifikimi nuk është bërë.
17. Aneksin III (Pjesa-66) përmban shembullin e Licencës së Mirëmbajtjes së Avionit.

[SHTETI]

[EMRI I AUTORITETIT & LOGO]

II.

Pjesa-66

LIÇENCA E
MIRËMBAJTJES SË
AVIONIT

III.

Nr. i Licencës [KODI I SHTETIT
ANËTAR].66.[XXXX]

EASA FORM 26 Issue 3

VIII. KUSHTET:

Kjo licencë do të nënshkruhet nga mbajtësi dhe do të shoqërohet nga një dokument identifikimi, i cili të ketë fotografinë e mbajtësit të licencës.

Miratimi i çdo kategorie në faqet e titulluara "Kategoritë e Pjesës-66" nuk e lejon mbajtësin që ta lëshojë certifikatën e shërbimit të lirë për një avion.

Kjo licencë kur nënshkruhet me klasifikimin e avionit përbush synimin e ICAO Aneksi 1.

Privilegjet e mbajtësit të kësaj licence përshkruhen nga Rregullorja për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizimit dhe personelit të përfshirë në këto detyra, që implementon Rregulloresnë së Komisionit (KE) Nr 2042/2003 dhe veçanërisht Aneksi i saj III (Pjesa-66).

Kjo licencë mbetet e vlefshme deri në datën e përcaktuar në faqen e kufizimit, nëse nuk pezullohet ose revokohet më parë.

Privilegjet e kësaj licence mund të mos ushtrohen nëse gjatë dy vjetëve paraardhës mbajtësi kishte ose 6 muaj përvojë në drejtim të mirëmbajtjes në përputhje me privilegjet e akorduara nga licenca, ose kishte përbushur kushtin për akordimin e privilegjeve të duhura.

III. Nr i Licencës

IX. KATEGORITW Pjesa- 66

VLEFSHMËRIA:	A	81	82	83	C
Turbina e Avionëve			n/a	n/a	n/a
Pistoni i Avionëve			n/a	n/a	n/a
Turbina e Helikopterëve			n/a	n/a	n/a
Pistoni i Helikopterëve			n/a	n/a	n/a
Pjesët Elektronike	n/a	n/a		n/a	n/a
Avion i Madh	n/a	n/a	n/a	n/a	
Avionë të tjerë	n/a	n/a	n/a	n/a	
Avionë me motor me piston jo hermetik me peshë 2 000 Kg MTOM dhe më pak	n/a	n/a	n/a		n/a

X.Firma e nëpunësit lëshues & data: XI.

Firma dhe vula e Autoritetit lëshues:

III. Nr i Licenses:

XII. PJESA-66 KLASIFIKIMET E AVIONIT		
Klasifikimi i Avionit	Kategoria	Vula & Data
III. Nr. Licencws:		

XIII. Pjesa-66 KUFIZIMET
E Vlefshme deri:
III. Nr. i Licencës:

Aneksi i EASA FORM 26
XIV. PRIVILEGJET KOMBËTARE jashtë fushës së veprimit të Pjesa-66, në përputhje me [Legjislacionin Kombëtar] (E Vlefshme vetëm në [Shtetin Anëtar])
Vula Zyrtare & Data
III. Nr. Licencës:

E LËNË BOSH ME QËLLIM

Aneksi IV
(Pjesa 147)

PËRMBAJTJA

147.1

SEKSIONI A - KËRKESAT TEKNIKE

NËNPJESA A - TË PËRGJITHSHME

147.A.05 Fusha e veprimit

147.A.10 Të Përgjithshme

147.A.15 Aplikimi

NËNPJESA B - KËRKESAT ORGANIZATIVE

147.A.100 Kërkesat për pajisje

147.A.105 Kërkesat e personelit

147.A.110 Regjistrat e instruktorëve, të kontrolluesve dhe vlerësuesve

147.A.115 Pajisjet Mësimore

147.A.120 Materiali për trajnimin e Mirëmbajtjes

147.A.125 Regjistrat

147.A.130 Procedurat e trajnimit dhe të sistemit të cilësisë

147.A.135 Provimet

147.A.140 Ekspozimi i organizatës së trajnimit për mirëmbajtjen

147.A.145 Privilegjet e organizatës së trajnimit për mirëmbajtjen

147.A.150 Ndryshimet në organizatën e trajnimit për mirëmbajtjen.

147.A.155 Vlefshmëra e vazhdueshme

147.A.160 Konkluzionet

NËNPJESA C – KURSI I MIRATUAR PËR TRAJNIMIN BAZË

147.A.200 Kursi i miratuar për trajnimin bazë

147.A.205 Provimet për njohuritë bazë

147.A.210 Vlerësimi praktik bazë

NËNPJESA D – TRAJNIMIN PËR LLOJIN/ DETYRAT E AVIONIT

147.A.300 Trajnimi për llojin/detyrat e avionit

147.A.305 Provimet për llojin e avionëve dhe vlerësimet e detyrave

SEKSIONI B - PROCEDURAT PËR AUTORITETET KOMPETENTE

NJË NËNPJESË - TË PËRGJITHSHME

147.B.05 Fusha e veprimit

147.B.10 Autoriteti kompetent

147.B.20 Mbajtja e shënimeve

147.B.25 Përfjashtimet

NËNPJESA B – LËSHIMI I LICENCËS

147.B.110 Procedura për miratim dhe ndryshimin e një miratimi

147.B.120 Procedura e vazhdueshme e vlefshmërisë ajrore

147.B.125 Certifikata e Licencimit nga Organizata për Trajnimin e Mirëmbajtjes

147.B.130 Konkluzionet

NËNPJESA C -, REVOKIMI, PEZULLIMI DHE KUFIZIMI I LIÇENCIMIT TË ORGANIZATËS PËR TRAJNIMIN E MIRËMBAJTJES

147.B.200 Revokimi, pezullimi dhe kufizimi i licencimit të organizatës për trajnimin e mirëmbajtjes

Shtojca I – Kohëzgjatja e Kursit të Trajnimit Bazë

Shtojca II - Liçencimi i Organizatës për Trajnimin e Mirëmbajtjes të referuar në Aneksin IV (Pjesa-147) - Forma EASA

Shtojca III - Certifikatat e Njohjes të referuara në Aneksin IV (Pjesa-147) - EASA forms 148 dhe 149 ";

147.1 Për qëllimet e kësaj Pjese, autoriteti kompetent duhet të jetë:

1. për organizatat që I kanë vendosur zyrat e tyre qendrore në territorin e një shteti anëtar, autoriteti I përcaktuar nga ai shtet anëtar;
2. për organizatat që I kanë vendosur zyrat e tyre qendrore në një shtet të tretë, Agjencia.

SEKSIONI A

'KËRKESAT TEKNIKE

Të përgjithshme

147.A.05 Qëllimi

Ky seksion përcakton kushtet që duhet të plotësojnë organizatat që kërkojnë të marrin miratimin për të zhvilluar trajnimet dhe provimet siç janë specifikuar në Pjesën 66.

147.A.10 Të përgjithshme

Një organizatë trajnimi duhet të jetë një organizatë ose pjesë e një organizate të regjistruar si entitet ligjor.

147.A.15 Aplikimi

(a) Një aplikim për një miratim ose ndryshim në licencimin ekzistues duhet të kryhet në një formë dhe mënyrë të përcaktuar nga autoriteti kompetent.

(b) Një aplikim për miratim ose ndryshim të miratimit duhet të përfshijë informacionin në vijim:

1. emrin e regjistruar dhe adresën e aplikantit;
2. adresën e organizatës që kërkon licencimin ose ndryshimin e miratimit;
3. qëllimi i synuar i miratimit ose ndryshimit për qëllimin e miratimit;
4. emrin dhe firmën e menaxherit përgjegjës;
5. datën e aplikimit.’;

Nënndarja B

Kërkesat organizative

147.A.100 Kërkesat në lidhje me godinat e punës

(a) Përmasa dhe struktura e godinave të punës duhet të sigurojë mbrojtjen nga faktorët atmosferik dhe zhvillimin e trajnimeve dhe provimeve të planifikuara çdo ditë.

(b) Ambientet e mbyllura siç duhet të ndara nga godinat e tjera duhet të bëhen të mundura për dhënien e teorisë dhe provimin e njohurive.

1. Numri maksimal i studentëve që kryejnë trajnimin e njohurive gjatë një kursi nuk duhet ta kalojë numrin 28.

2. Përmasat e ambientit për qëllimet e provimit duhet të jetë i tillë që çdo student të mos lexojë detyrat apo të mos shikojë ekranin e kompjuterit të një studenti tjetër nga pozicioni i saj/I tij gjatë provimeve.

(c) Ambienti i parashikuar në paragrafin (b) duhet të mirëmbahet, në mënyrë që studentët të përqendrohen në studimet e tyre ose në provim siç duhet, pa shpërqendrim të panevojshme ose shqetësime.

(d) Në rastin e një kursi trajnimi bazë, repartet dhe/ose godinat e mirëmbajtjes për trajnimin bazë të ndara nga klasat e trajnimit duhet të bëhen të mundura për udhëzimet praktike në përputhje me kursin e planifikuar të trajnimit. Megjithatë, nëse organizata s'është në gjendje të ofrojë këto godina, mund të bashkëpunohet me një organizatë tjetër që të bëjë të mundur këto reparte dhe/ose godina mirëmbajtjeje, dhe në këtë rast duhet të ketë një marrëveshje me shkrim me këtë organizatë që specifikon kushtet e aksesit dhe përdorimit. Autoriteti kompetent duhet të kërkojë akses në organizatën e kontraktuar dhe marrëveshja me shkrim duhet ta specifikojë këtë akses.

(e) Në rastin e kursit të trajnimit për llojin/detyrën e avionit, duhet të ofrohet akses në godinat e përshtatshme që kanë shembujt e llojit të avionit siç specifikohet te 147.A.115 (d).

(f) Numri maksimal i studentëve që kryejnë trajnimin praktik gjatë një kursi trajnimi s'duhet ta kalojnë numrin 15 për çdo supervisor ose ekspert vlerësues.

(g) Për instruktorët, ekspertët vlerësues të njohurive teorike dhe praktike duhet të ofrohen ambiente zyrash të një standardi që garanton përgatitjen e tyre për detyrat që kanë pa shpërqendrim të panevojshme apo parehati.

(h) Duhet të ofrohen godina të sigurta magazinimi për provimet dhe të dhënat e trajnimit. Ambienti i magazinimit duhet të bëjë të mundur që dokumentet të jenë në gjendje të mirë për periudhën e ruajtjes siç specifikohet te 147.A.127. Godinat e magazinimit dhe ambientet e zyrave mund të jenë të kombinuara për të pasur më shumë siguri.

(i) Duhet të krijohet një bibliotekë që përmban të gjithë materialin teknik në përputhje me qëllimin dhe nivelin e trajnimit që kryhet.

147.A.105 Kërkesat për personelin

(a) Organizata duhet të caktojë një menaxher përgjegjës, i cili ka autoritet për t'u siguruar që angazhimet e trajnimit mund të financohen dhe të zbatohen duke respektuar standardin e kërkuar nga kjo Pjesë.

(b) Duhet të caktohet një person apo grup personash, përgjegjësia e të cilëve do jetë edhe të verifikojnë nëse organizata e trajnimit për mirëmbajtjen zbaton kërkesat e parashtruara në këtë Pjesë. Ky person apo këta persona duhet të mbajnë përgjegjësi para menaxherit përgjegjës. Personi me më shumë përvojë ose një person nga grupi mund të jetë edhe menaxheri përgjegjës nëse i plotëson kërkesat për menaxherin përgjegjës të përcaktuara në paragrafin (a).

(c) Organizata e trajnimit të mirëmbajtjes duhet të kontraktojë personel të mjaftueshëm për të planifikuar dhe realizuar trajnimin teorik dhe praktik, për të kryer provimet e njohurive dhe vlerësimet praktike në përputhje me autorizimin e marrë.

(d) Si rrjedhojë e paragrafit (c), kur një përdoret një organizatë tjetër për të bërë të mundur trajnimin

praktik dhe vlerësimet, personeli I organizatës tjetër mund të caktohet për të kryer trajnimin praktik dhe vlerësimet.

(e) Çdo person mund të kryejë detyrat e instruktorit, vlerësuesit e provimeve dhe vlerësuesit, nëse përputhet me kërkesat e paragrafit (f).

‘(f) Eksperienca dhe kualifikimet e instruktorëve, njohuritë e ekzaminuesve dhe vlerësuesve praktikë duhet të përcaktohen në përputhje me kriteret e publikuara sipas një procedure dhe një standardi të miratuar nga autoriteti kompetent.’;

(g) Vlerësuesit e njohurive teorike dhe vlerësuesit praktik duhet të specifikohen në shpjegimin e organizimit të punës për pranimin e këtij personeli.

(h) Instruktorët dhe vlerësuesit e njohurive teorike duhet të kryejnë trajnime të paktën çdo 24 muaj për të shkak të futjes së teknologjive të reja, për të parë aftësitë praktike, faktorëve njerëzor dhe teknikat e fundit të trajnimit që kanë lidhje me njohuritë që jepen ose vlerësohen.

147.A.110 Të dhënat e instruktorëve, ekzaminuesve dhe vlerësuesve

(a) Organizata duhet të ruajë të dhënat e të gjithë instruktorëve, vlerësuesve të njohurive teorike dhe vlerësuesve praktik. Këto të dhëna duhet të tregojnë përvojën dhe kualifikimet, historikun e trajnimeve dhe çdo trajnim të mëvonshëm që kanë kryer.

(b) Për të gjithë instruktorët, vlerësuesit e njohurive teorike dhe vlerësuesve praktik duhet të hartohen terma reference.

147.A.115 Pajisjet udhëzuese

(a) Çdo klasë duhet të ketë pajime të përshtatshme prezantimi të një standardi që siguron se çdo student mund ta lexojë lehtësisht tekstin/vizatimet/diagramet dhe figurat nga çdo pozicion në klasë.

Pajimet e prezantimit duhet të përfshijnë pajisje sintetike trajnimi për t'i ndihmuar studentët që ta kuptojnë temën në fjalë, ku pajisjet e tilla konsiderohen të dobishme për këto qëllime.

(b) Repartet dhe/ose godinat e mirëmbajtjes për trajnimin bazë siç specifikohet te 147.A.100 (d) duhet të kenë të gjitha mjetet dhe pajimet e nevojshme për të kryer qëllimin e trajnimit.

(c) Repartet dhe/ose godinat e mirëmbajtjes për trajnimin bazë siç specifikohet te 147.A.100 (d) duhet të kenë një përzgjedhje të përshtatshme të avionëve, motorëve, pjesëve të avionit dhe pajisje elektronike.

(d) Organizimi I trajnimit të llojit të avionit siç specifikohet te 147.A.100 (e) duhet të përdorë llojin e përshtatshëm të avionit. Pajisjet sintetike të trajnimit mund të përdoren kur këto pajisje sintetike trajnimi garantojnë standardet e kërkuara të trajnimit.

147.A.120 Materiali për trajnimin e mirëmbajtjes

(a) Materialet për kursin e trajnimit të mirëmbajtjes duhet t'i ofrohen studentit dhe të mbulojnë qëllimet e mëposhtme:

1. programin bazë të njohurive siç specifikohet në Pjesën 66 për kategorinë apo nënkategorinë e licencës së mirëmbajtjes së avionit dhe,
2. përmbajtjen e kursit që kërkohet nga Pjesa 66 për llojin e përcaktuar të avionit dhe kategorinë apo nënkategorinë e licencës për mirëmbajtjen e avionit.

(b) Studentët duhet të kenë akses në shembujt e dokumenteve të mirëmbajtjes dhe të dhënave teknike të bibliotekës siç specifikohet te 147.A.100 (i).

147. A.125 Regjistrat

Organizata do të mbajë të gjithë regjistrat e trajnimit, provimit dhe vlerësimit për të gjithë studentët për një periudhë të pakufizuar ";

147.A.130 Procedurat e trajnimit dhe sistemi i cilësisë

(a) Organizata duhet të zbatojë procedura që pranohen nga autoriteti kompetent për të siguruar standardet e duhura të trajnimit dhe në përputhje me të gjitha kërkesat e parashtruara në këtë Pjesë.

(b) Organizata duhet të zbatojë një sistem cilësie që përfshin:

1. një audit të pavarur për të vëzhguar standardet e trajnimit, integritetin e provimeve të njohurive teorike dhe vlerësimeve praktike, përputhjen me dhe përshtatshmërinë e procedurave dhe
2. një sistem të dhënash të konkluzioneve të auditit për personin/at dhe në fund menaxherit përgjegjës që është referuar te 147.A.105 (a) për të marrë, sipas nevojës, masa korrigjuese dhe përmirësuese.

147.A.135 Provimet

(a) Personeli ekzaminues duhet të bëjë të mundur sigurinë e të gjitha pyetjeve.

(b) Çdo student që kapet duke kopjuar gjatë një provimi të njohurive teorike ose në zotërim të materialeve që I përkasin lëndës në të cilën bëhet provimi përveç letrave të provimit dhe dokumenteve të autorizuar duhet të skualifikohet nga provimi dhe s'mund ta bëjë provimin për të paktën 12 muaj pas datës së incidentit. Autoriteti kompetent duhet të njoftohet për çdo incident të tillë bashkë me detajet e një hetimi që duhet të kryhet brenda një muaji kalendarik.

(c) Çdo ekzaminues që kapet duke I dhënë përgjigjet e ndonjë pyetjeje mbi provimin e njohurive teorike një studenti që po zhvillon provimin duhet të skualifikohet nga roli si ekzaminues dhe provimi duhet të anulohet. Autoriteti kompetent duhet të njoftohet për çdo ngjarje të tillë brenda një muaji kalendarik.

147.A.140 Shpjegimi i organizates së trajnimit të mirëmbajtjes

(a) Organizata duhet të japë një shpjegim për organizimin që përshkruan organizimin dhe procedurat e

tij dhe përmban informacionet e mëposhtme:

1. një deklaratë të firmosur nga menaxheri përgjegjës që konfirmon se shpjegimi I organizimit të trajnimit të mirëmbajtjes dhe çdo manual në lidhje me këtë tregon përputhjen e këtij organizimi për trajnimin e mirëmbajtjes me këtë Pjesë dhe duhet të përputhet në çdo kohë.

2. titulli(titujt) dhe emri(a) të personit(ave) të caktuar në përputhje me 147.A.105 (b).

3. detyrat dhe përgjegjësitë e personit(ave) të specifikuar në nënparagrafin 2, duke përfshirë çështje me të cilat mund të merren drejtpërdrejt me autoritetin kompetent në interes të organizimit të trajnimit të mirëmbajtjes.

4. një grafik për organizimin e trajnimit të mirëmbajtjes që tregon hierarkinë e përgjegjësive të personit(ave) të specifikuar në paragrafin (a)(2).

5. një listë të instruktorëve trajnues, ekzaminuesve të njohurive teorike dhe vlerësuesve praktik.

6. një përshkrim të përgjithshëm të godinave të trajnimit dhe mbajtjes së provimeve që ndodhen në çdo adresë të specifikuar në certifikatën e autorizimit të organizates së trajnimit të mirëmbajtjes, dhe nëse është më i përshatshëm ndonjë vendndodhje tjetër, siç kërkohet nga 147.A.145 (b).

7. një listë të kurseve të trajnimit të mirëmbajtjes që formojnë hapësirën e autorizimit.

8. procedurën e ndryshimit të shpjegimit të organizates së trajnimit të mirëmbajtjes.

9. procedurat e organizates së trajnimit të mirëmbajtjes, siç kërkohet nga 147.A.130 (a).

10. procedura e kontrollit të organizates së trajnimit të mirëmbajtjes, siç kërkohet nga 147.A.145 (c), kur autorizohet për të kryer trajnimin, ekzaminimin dhe vlerësimet në vendndodhje të ndryshme nga ato që janë specifikuar te 147.A.145 (b)

11. një listë e vendndodhjeve në përputhje me 147.A.145 (b).

12. një listë të organizatave, nëse është e nevojshme, siç specifikohet te 147.A.145 (d).

(b) Shpjegimi I organizates së trajnimit të mirëmbajtjes dhe të gjitha ndryshimet e mëpasshme duhet të miratohen nga autoriteti kompetent.

(c) Pavarësisht paragrafit (b) ndryshimet e vogla të shpjegimit mund të miratohen me anë të një procedure shpjegimi (tani e tutje do quhet miratimi indirekt).

(a) Organizata për trajnimin e mirëmbajtjes duhet të zbatojë detyrat e mëposhtme siç lejohen dhe në përputhje me shpjegimin e organizates së trajnimit të mirëmbajtjes:

1. kurse bazë trajnimi për programin e Pjesës 66, ose si pjesë të saj.
2. kurse trajnimi për llojin/detyrat e avionit në përputhje me Pjesën 66.
3. provimet në emër të autoritetit kompetent, duke përfshirë edhe provimin e studentëve që s'kanë marrë pjesë në kursin trajnues bazë ose të llojit të avionit në organizatën e trajnimit të mirëmbajtjes.
4. lëshimin e certifikatave në përputhje me Shtojcën III pas përfundimit me sukses të kurseve trajnuese të miratuara bazë ose të llojit të avionit dhe provimeve të specifikuara në nënparagrafët (a)(1), (a) (2) dhe (a) (3) sipas nevojës.

(b) Trajnimet, provimet e njohurisë teorike dhe vlerësimet praktike mund të zhvillohen vetëm në vendndodhjet e përcaktuara në certifikatën e autorizimit dhe/ose në çdo vendndodhje të specifikuar në shpjegimin e organizates së trajnimit të mirëmbajtjes.

(c) Si rrjedhojë e paragrafit (b), organizata për trajnimin e mirëmbajtjes mund të kryejë trajnime, provimet e njohurive teorike dhe vlerësimet praktike vetëm në vendndodhjet e ndryshme nga vendndodhjet e paragrafit (b) në përputhje me një procedurë kontrolli të specifikuar në shpjegimin e organizates të trajnimit të mirëmbajtjes. Këto vendndodhje s'duhet të listohen në shpjegimin e organizates së trajnimit të mirëmbajtjes.

(d) 1. Organizata për trajnimin e mirëmbajtjes mund të nënkontraktojë zhvillimin e trajnimit bazë teorik, trajnimin e llojit dhe provimet e lidhura me to te një organizatë që s'merret me trajnimin e mirëmbajtjes vetëm kur është nën kontrollin e sistemit të cilësisë së organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes.

2. Nënkontraktimi i trajnimit teorik bazë dhe provimeve është i kufizuar në Pjesën 66, Shtojca I, Modulet 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 dhe 10.

3. Nënkontraktimi i trajnimit të llojit dhe provimit është i kufizuar për sistemet e burimit të energjisë dhe sistemet elektronike.

'(e) Një organizatë mund të mos marri licencimin për të kryer provime përveçse kur është e miratuar të kryej trajnime.';

"(f) Me përjashtim të pikës (e), organizata e cila është licencuar për të ofruar trajnime për njohuritë bazë, ose trajnim për tipin e avionit mund të licencohet gjithashtu për të ofruar provime të tipit në raste se nuk kërkohet trajnimi i tipit ';

147.A.150 Ndryshimet në organizaten e trajnimit të mirëmbajtjes

(a) Organizata e trajnimit të mirëmbajtjes duhet të njoftojë autoritetin kompetent për çdo ndryshim që propozohet t'i bëhet organizates që prekin autorizimin para se një ndryshim I tillë të ndodhë, për t'i dhënë mundësi autoritetit kompetent të përcaktojë përputhjen e vazhdueshme me këtë Pjesë dhe të ndryshojë, nëse është e nevojshme, certifikatën e autorizimit të organizatës për trajnimin e mirëmbajtjes.

(b) Autoriteti kompetent mund të vendosë kushtet sipas të cilave organizata e trajnimit të mirëmbajtjes mund të operojë gjatë ndryshimeve të tilla, vetëm në rast se autoriteti kompetent vendos se autorizimi i organizatës së trajnimit të mirëmbajtjes duhet të pezullohet.

(c) Nëse autoriteti kompetent nuk njoftohet për këto ndryshime atëherë kjo mund të çojë në pezullimin ose revokimin e certifikatës së autorizimit të organizatës për trajnimin e mirëmbajtjes që nga data kur janë bërë ndryshimet.

147.A.155 Vlefshmëria e vazhdueshme

(a) Autorizimi duhet të lëshohet për një kohë të pakufizuar.

Duhet të mbetet I vlefshëm në varësi të:

1. nëse organizata do vazhdojë të veprojë në përputhje me këtë Pjesë, në përputhje me kushtet e shqyrtimit të konkluzioneve siç specifikohet te 147.B.130' dhe

2. nëse autoritetit kompetent I jepet akses në organizimin e punës për të parë nëse vazhdon të përputhet me këtë Pjesë; dhe

3. nëse certifikata nuk dorëzohet ose revokohet.

(b) Nëse dorëzohet ose revokohet, autorizimi duhet t'i kthehet autoritetit kompetent.

147.A.160 Konkluzionet

(a) Konkluzioni i nivelit 1 është një apo më shumë si vijon:

1. çdo mospërputhje e rëndësishme me procesin e provimit që do e bënte të pavlefshëm provimin (et),

2. mosdhënia e aksesit autoritetit kompetent për të shkuar në godinat e organizatës gjatë orarit të punës pas dy kërkesave me shkrim,

3. mungesa e një menaxheri përgjegjës,

4. një mospërputhje e rëndësishme me procesin e trajnimit.

(b) Konkluzioni I nivelit 2 është çdo mospërputhje me procesin e trajnimit përveç atyre të konkluzionit 1.

(c) Pas marrjes së njoftimit për konkluzionet në përputhje me 147.B.130, zotëruesi i autorizimit të organizimit të trajnimit të mirëmbajtjes duhet të hartojë një plan masash korrigjuese dhe të tregojë masa korrigjuese që do përmbushin kërkesat e autoritetit kompetent brenda një periudhe që vendoset bashkë me këtë autoritet.

'NËNPJESA C

KURSI I MIRATUAR PËR TRAJNIMIN BAZË

147.A.200 Kursi i autorizuar i trajnimit bazë

(a) Kursi i autorizuar i trajnimit bazë do përbëhet nga trajnimi I njohurive teorike, provimit të njohurive teorike, trajnimi praktik dhe një vlerësim praktik.

(b) Elementi i Trajnimit për njohuritë duhet të mbulojë lëndën për një licencë të mirëmbajtjes së avionit të një kategorie ose nënkategorie sikurse është përcaktuar në Shtojcën III (pjesa-66). ";

(c) Provimi i njohurive teorike duhet të përfshijë një seksion të përgjithshëm të temës së lëndës nga paragrafi (b) i trajnimit.

(d) Trajnimi praktik duhet të përfshijë përdorimin praktik të veglave/pajisjeve të zakonshme, çmontimin/montimin të disa pjesëve të përzgjedhura të avionit dhe pjesëmarrjen në aktivitetet e mirëmbajtjes që zhvillohen në zbatim të modulit të përfunduar të Pjesës 66.

(e) Vlerësimi praktik duhet të përfshijë trajnimin praktik dhe të përcaktojë nëse studenti është në gjendje të përdorë veglat dhe pajimet dhe të punojë në përputhje me manualët e mirëmbajtjes.

(f) Kohëzgjatja e kurseve të trajnimit bazë duhet të jetë në përputhje me shtojcën I.

(g) Kohëzgjatja e kurseve të shkëmbimit mes (nën)kategorive duhet të përcaktohet me anë të vlerësimit të programit bazë të trajnimit dhe nevojave praktike të trajnimit.

147.A.205 Provimet e njohurive bazë teorike

Provimet e njohurive bazë teorike duhet:

(a) të jenë në përputhje me standardin e përcaktuar në Pjesën 66.

(b) të zhvillohen pa përdorur shënimet e trajnimit.

(c) të përfshijnë një sërë temash nga lënda e trajnimit e përfunduar në përputhje me Pjesën 66.

147.A.210 Vlerësimi i praktikës bazë

(a) Vlerësimi I praktikës bazë duhet të zhvillohet gjatë kursit të trajnimit bazë nga vlerësuesit e caktuar në përfundim të çdo ore që zhvillohet në repartet dhe godinat e mirëmbajtjes.

(b) Studenti duhet të kalojë në plotëson kushtet e specifikuara të 147.A.200 (e).

NËNNDARJA D

TRAJNIMI PËR TIPIN/PUNËN E AVIONIT

147.A.300 Trajnimi për llojin/punën e avionit

Një organizatë për trajnimin e mirëmbajtjes duhet të autorizohet të zhvillojë trajnimin e llojit të avionit ose detyrën sipas Pjesës 66 në varësi të përputhjes me standardin e specifikuar të 66.A.45.

147.A.305 Provimet për llojin e avionit dhe vlerësimet e detyrave

Një organizatë e autorizuar për trajnimin e mirëmbajtjes në përputhje me 147.A.300 për të zhvilluar trajnime për llojin e avionëve duhet të zhvillojë provimet për llojin e avionit ose vlerësimet mbi detyrat tek avionët të specifikuara në Pjesën 66 në përputhje me standardin e llojit/detyrës së avionit të specifikuar në Pjesën 66.A.45.

‘SEKSIONI B

PROCEDURAT PËR AUTORITETET KOMPETENTE

NËNNDARJA A

PARIME TË PËRGJITHSHME

147.B.05 Qëllimi

Ky seksion përcakton kërkesat administrative që duhet ndjekur nga autoritetet kompetente që janë të ngarkuara me aplikimin dhe zbatimin e seksionit A të kësaj Pjese.

147.B.10 Autoriteti kompetent

(a) Të përgjithshme

Shteti anëtar duhet të caktojë një autoritet kompetent që të mbajë përgjegjësi për lëshimin, vazhdimësinë, ndryshimin, pezullimin apo revokimin e certifikatave të Pjesës 147. Ky autoritet kompetent duhet të krijojë procedura të dokumentuara dhe një strukturë organizative.

(b) Burimet

Autoriteti kompetent duhet të ketë personel të mjaftueshëm për të zbatuar kërkesat e parashtruara në këtë Pjesë.

(c) Procedurat

Autoriteti kompetent duhet të krijojë procedura që shpjegojnë me hollësi si arrihet zbatimi I kësaj Pjese.

Procedurat duhen rishikuar dhe ndryshuar që të sigurohet vazhdueshmëria në përputhje me këtë Pjesë.

‘(d) Kualifikimet dhe trajnimet

I gjithë stafi i përfshirë në miratimet të lidhura në këtë Shtojcë duhet që:

1. Të jetë i kualifikuar në mënyrë të duhur dhe të ketë të gjithë njohuritë, eksperiencën, dhe trajnimin e nevojshëm për të kryer detyrat që u janë caktuar.
2. Të kenë marrë trajnim dhe trajnim në vazhdimësi mbi Shtojcën III (Pjesa-66) dhe Shtojcën IV (Pjesa147) kur është e përshtatshme, duke përfshirë kuptimin dhe standardin e synuar.’;

147.B.20 Mbajtja e të dhënave

(a) Autoriteti kompetent duhet të krijojë një sistem për mbajtjen e të dhënave që lejon verifikimin e

(b) Të dhënat për mbikëqyrjen e organizimit të trajnimit të mirëmbajtjes duhet të përfshijnë minimalisht:

1. aplikimin për autorizimin e organizates.
2. certifikatën e autorizimit të organizates duke përfshirë çdo ndrydhim.
3. një kopje e programit të auditit ku listohen datat kur auditet do kryhen dhe kur janë kryer.
4. të dhënat e mbikëqyrjes së vazhdueshme duke përfshirë të gjitha të dhënat e auditit.
5. kopje të korrespondencës së rëndësishme.
6. hollësitë e çdo përjashtimi dhe veprimeve të zbatuara.
7. çdo raport të autoriteteve të tjera kompetente që kanë lidhje me mbikëqyrjen e organizates.
8. shpjegimet e organizates dhe amendamentet.

(c) Afati minimal për ruajtjen e të dhënave në paragrafin (b) duhet të jetë katër vjet.

147.B.25 Përjashtimet

(a) Autoriteti kompetent mund të përjashtojë një shkollë shtetërore nga:

1. të qenit një organizatë siç specifikohet në 147.A.10.
2. të ketë një menaxher përgjegjës, vetëm nëse departamenti cakton një person me përvojë që të menaxhojë organizatën e trajnimit dhe ky person ka buxhet të mjaftueshëm për ta kryer punën sipas standardeve të Pjesës 147.
3. të apelojë auditin e pavarur si pjesë e një sistemi cilësie që varet nga fakti se departamenti drejton një inspektorat të pavarur shkollash për të kontrolluar organizatën e trajnimit të mirëmbajtjes në periudhat kohore që kërkohen nga kjo Pjesë.

(b) Të gjitha përjashtimet e kryera në përputhje me nenin 10 paragrafi 3 të Rregullores bazë duhet të dokumentohen dhe të mbahen nga autoriteti kompetent.

NËNNNDARJA B

LËSHIMI I NJË AUTORIZIMI

Kjo nënndarje parashtron kërkesat për të lëshuar ose ndryshuar autorizimin për organizimin e trajnimit të mirëmbajtjes.

Kjo nënndarje parashtron kërkesat për të lëshuar ose ndryshuar autorizimin për organizimin e trajnimit të mirëmbajtjes.

‘147.B.110 Procedura për licencimin dhe ndryshimet në miratim

(a) Mbas marrjes së aplikimit, autoriteti kompetent duhet që:

1. rishikoj parashtrimet e organizatës trajnuese të mirëmbajtjes; dhe
2. verifikoj përputhshmërinë e organizatës me kërkesat e Shtojcës IV (Pjesa-147).

(b) Të gjitha përfundimet e identifikuara duhet të regjistrohen dhe t’i konfirmohen më shkrim aplikuesit.

(c) Të gjitha përfundimet duhet të mbyllen në përputhje me pikën 147.B.130 përpara se miratimi të lëshohet.

(d) Numri referencës duhet të përfshihet në certifikatën e miratimit në një mënyrë të specifikuar nga Agjencia.’;

147.B.120 Procedura e vazhdimit të vlefshmërisë

(a) Çdo organizatë duhet të kontrollohet plotësisht nëse ka respektuar këtë Aneks (Pjesa-147) brenda 24 muajve. Këtu duhet të përfshihet monitorimi i së paku një kursi trajnimi dhe një provimi të kryer nga organizata e trajnimit për mirëmbajtjen’;

(b) Konkluzionet duhet të përpunohet në përputhje me 147.B.130.

147.B.125 Certifikata e autorizimit të organizimit të trajnimit të mirëmbajtjes

Formati i certifikatës së autorizimit të organizimit të trajnimit të mirëmbajtjes duhet të jetë si në Shtojcën II.

147.B.130 Konkluzionet

(a) Nëse s’do kryhet korrigjimi I konkluzioneve të nivelit 1 brenda tre ditësh nga marrja e njoftimit me shkrim atëherë kjo mund të çojë në revokimin, pezullimin ose kufizimin nga autoriteti kompetent të autorizimit të organizimit të trajnimit të mirëmbajtjes, e gjitha ose pjesërisht.

(b) Autoriteti kompetent duhet të marrë masa për të revokuar, kufizuar ose pezulluar të gjithë ose pjesërisht autorizimin në rast se nuk respektohet kufiri kohor I dhënë nga autoriteti kompetent në rastin e konkluzionit të nivelit 2.

NENNDARJA C

REVOKIMI, PEZULLIMI DHE KUFIZIMI I AUTORIZIMIT PER ORGANIZIMIN E TRAJNIMIT TE MIREMBAJTJES

147.B.200 Revokimi, pezullimi dhe kufizimi i autorizimit për organizimin e trajnimit të mirëmbajtjes.

Autoriteti kompetent duhet:

- (a) të pezullojë një autorizim bazuar në prova të forta në rast të një kërcënimi të mundshëm të sigurisë, ose
- (b) të pezullojë, të revokojë ose të kufizojë një autorizim bazuar te 147.B.130.

Shtojca I

Kohëzgjatja e Kursit të Trajnimit Bazë

Kohëzgjatja minimale e një kursi të plotë të trajnimit bazë do të jetë si më poshtë:

Kursi Bazë	Kohëzgjatja (në	Raporti i trajnimit teorik
A1	80	30 to
A2	65	30 to
A3	80	30 to
A4	80	30 to
B1.	2	50 to
B1.	2	50 to
B1.	2	50 to
B1.	2	50 to
B2	2	50 to
B3	1	50 to

*'Shtojca II***Certifikimi i Organizatës së Trajnimit për Mirëmbajtjen të referuar në Aneksin IV (Pjesa-147) —Form 11 sipas EASA**

Page 1 of 2

REPUBLIKA E SHQIPERISE**CERTIFIKATA E ORGANIZATËS SË TRAJNIMIT DHE PROVIMEVE PËR MIRËMBAJTJEN**

Referencë:

Në bazë të Udhezimit të Ministrit Nr.3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" që implementon rregulloren (KE) Nr 216/2008 të Parlamentit Europian dhe Këshillit të Europës dhe Rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizimit dhe personelit të përfshirë në këto detyra, për kohën që është në fuqi dhe në varësi të kushteve të përcaktuara më poshtë,

[AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL vërteton si më poshtë:

[EMRI DHE ADRESA E KOMPANISË]

Si një organizatë e trajnimit për mirëmbajtjen në përputhje me Seksionin A të Aneksit IV (Pjesa-147) e Rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizimit dhe personelit të përfshirë në këto detyra, që implementon Rregulloren e Komisionit (KE) Nr 2042/2003, e licencuar për të kryer trajnimin dhe provimet, të cilat renditen në programin e miratuar bashkëlidhur dhe për t'u dhënë studentëve certifikatat përkatëse të njohjes duke përdorur referencat e mësipërme.

KUSHTET:

1. Ky licencim kufizohet në atë që përcaktohet në fushën e veprimit të seksionit të përshkrimit të organizatës së licencuar të trajnimit për mirëmbajtjen, së cilës i referohet Seksioni A i Aneksit IV (Pjesa-147); dhe
2. Ky licencim kërkon respektimin e procedurave të përcaktuara në përshkrimin e miratuar të organizatës së trajnimit për mirëmbajtjen; dhe
3. Ky miratim është i vlefshëm ndërsa organizata e trajnimit për mirëmbajtjen vazhdon të respektojë Aneksin IV (Pjesa-147) të Rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizimit dhe personelit të përfshirë në këto detyra, që implementon Rregulloren e Komisionit (KE) Nr 2042/2003;
4. Në varësi të përputhshmërisë me kushtet e huaja, ky licencim do të mbetet i vlefshëm për një kohëzgjatje të pakufizuar nëse licencimi nuk është zëvendësuar, pezulluar ose revokuar më parë.

Data e akordimit fillestar.....

Data e rishikimit:

Nr. i Rishikimit:

Firma:

Për autoritetin kompetent: [AUTORITETI KOMPETENT]

PROGRAMI I PROVIMIT DHE I TRAJNIMIT PËR MIRËMBAJTJEN TË MIRATUAR NGA ORGANIZATA

Referencë: [

Organizata: [EMRI DHE ADRESA E KOMPANISË]

KLASA	KATEGORIA E LIÇENCËS	KUFIZIMI	
BAZË(**)	B1 (**)	TB1.1 (**)	AVIONË ME TURBINË (**)
		TB1.2 (**)	AVIONË ME PISTON (**)
		TB1.3 (**)	HELIKOPTERË ME TURBINË(**)
		TB1.4 (**)	HELIKOPTERË ME PISTON(**)
	B2 (**)	TB2 (**)	PAJISJET ELEKTRONIKE(**)
	B3 (**)	TB3 (**)	AVIONË ME MOTOR ME PISTON JO HERMETIKË PREJ 2 000 KG MTOM DHE MË PAK (**)
	A(**)	TA.1 (**)	AVIONË ME TURBINË (**)
		TA.2 (**)	AVIONË ME PISTON
		TA.3 (**)	HELIKOPTERË ME TURBINË(**)
		TA.4 (**)	HELIKOPTERË ME PISTON(**)
TIPI I DETYRA (**)	C (**)	T4 (**)	[CITO TIPIN E AVIONIT](***)
	B1 (**)	T1 (**)	[CITO TIPIN E AVIONIT](***)
	B2 (**)	T2 (**)	[CITO TIPIN E AVIONIT](***)
	A(**)	T3 (**)	[CITO TIPIN E AVIONIT](***)

Ky program i miratuar është kufizuar në ato trajnime dhe provime që përcaktohen në fushën e seksionit të veprimit të përshkrimit të organizatës së licencuar për trajnimin e mirëmbajtjes.

Referenca e përshkrimit të Organizatës së Trajnimit të Mirëmbajtjes:

Data e lëshimit fillestar:

Data e versionit të fundit të rishikuar dhe të miratuar: Nr. i Rishikimit:

Firmosur:

Për autoritetin kompetent: [AUTORITETI KOMPETENT I SHTETIT ANËTAR(*)]

(12) Shtojca III zëvendësohet si mëposhtë:

Shtojca III

Certifikatat e Njohjes të referuara në Aneksin IV (Pjesa-147) — EASA Forms 148 dhe 149

1. Trajnimi/Provimi bazë

Modeli i certifikatës së trajnimit bazë Pjesa-147 e dhënë me hollësi më poshtë do të përdoret për njohjen e përfundimit të trajnimit bazë dhe provimit bazë, ose të të dyjave si të trajnimit bazë ashtu dhe të provimeve të trajnimit bazë.

Certifikata e trajnimit duhet të identifikojë qartë datën e kalimit të çdo provimi të veçantë të modulit si dhe versionin përkatës të Shtojcës I të aneksit III (Pjesa-66).

CERTIFIKATE NJOHJEJE

Referencë: _____147.[XXXX].[YYYYY]

Kjo certifikatë e njohjes lëshohet për:

[EMRI]

[DATA dhe VENDI I LINDJES]

Nga:

[EMRI DHE ADRESA E KOMPANISË]

Referenca: [KODI I SHTETIT ANËTAR (*).147.[XXXX]

Një organizatë e trajnimit për mirëmbajtjen e licencuar për të ofruar trajnim dhe kryer provime brenda kuadrit të programit të miratuar dhe në përputhje me Aneksin IV (Pjesa-147) të Rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizimit dhe personelit të përfshirë në këto detyra që implementon Rregulloren e Komisionit (BE) Nr 2042/2003 .

Kjo certifikatë konfirmon se personi me emrin e mësipërm i ka kaluar me sukses elementët teorikë (**) dhe/ose elementët praktikë (**) të kursit të miratuar të trajnimit të tipit të theksuar më poshtë dhe provimet përkatëse në përputhje me Udhëzimit të Ministrit Nr.3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" që implementon rregulloren (KE) Nr 216/2008 të Parlamentit Europian dhe Këshillit të Europës dhe Rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizimit dhe personelit të përfshirë në këto detyra përderisa do të jetë në fuqi.

[KURSI I TRAJNIMIT TË TIPIT TË AVIONIT(**)]

[DATAT E FILLIMIT DHE PËRFUNDIMIT]

[SPECIFIKO ELEMENTËT TEORIKË OSE PRAKTIKË]

dhe/ose

[PROVIMIN E TIPIT TË AVIONIT(**)]

[DATA E PËRFUNDIMIT]

2. Trajnimi/Provimi i Tipit

Modeli i certifikatës së trajnimit bazë Pjesa-147 e dhënë me hollësi më poshtë do të përdoret për njohjen e përfundimit të elementëve teorikë dhe elementëve praktikë, ose të të dyjave sëbashku të elementëve teorikë dhe praktikë të kursit të trajnimit të klasifikimit të tipit trajnimit

Certifikata do të përcaktojë kombinimin e korpusit të avionit/ motorit për të cilat kryhet trajnimi.

Referenca të caktuara do të fshihen si të zbatueshme dhe kutia e llojit të kursit do të japë me hollësi nëse janë trajtuar vetëm elementët teorikë, ose vetëm elementët praktikë, ose nëse janë trajtuar si elementët teorikë, ashtu edhe ata praktikë.

Certifikata e trajnimit do të identifikojë qartë nëse kursi është një kurs i plotë, ose një kurs i pjesshëm (si për shembull një kurs për korpusin e avionit, për centralin elektrik, apo sistemin elektronik/elektrik), ose një kurs i ndryshëm i bazuar në përvojën e mëparshme të aplikantit, për shembull kursi A340 (QMF) për teknikët e A320. Nëse kursi nuk është i plotë, certifikata do të identifikojë nëse janë trajtuar ose jo zonat e ndërveprimit

CERTIFIKATE NJOHJEJE

Referencë: [KODI I SHTETIT (*).147.[XXXX].[YYYYYY]

Kjo certifikatë e njohjes lëshohet për:

[EMRI]

[DATA dhe VENDI I LINDJES]

Nga:

[EMRI DHE ADRESA E KOMPANISË]

Referenca: [KODI I SHTETIT ANËTAR (*).147.[XXXX]

Një organizatë e trajnimit për mirëmbajtjen e licencuar për të ofruar trajnim dhe kryer provime brenda kuadrit të programit të miratuar dhe në përputhje me Aneksin IV (Pjesa-147) të Rregullores për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizimit dhe personelit të përfshirë në këto detyra (BE) Nr 2042/2003.

Kjo certifikatë konfirmon se personi me emrin e mësipërm i ka kaluar me sukses elementët teorikë (**) dhe/ose elementët praktikë (**) të kursit të miratuar të trajnimit të tipit të theksuar më poshtë dhe provimet përkatëse në përputhje me Udhëzimit të Ministrit Nr.3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" që implementon rregulloren (KE) Nr 216/2008 të Parlamentit Europian dhe Këshillit të Europës dhe Rregulloren për vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizimit dhe personelit të përfshirë në këto detyra përderisa do të jetë në fuqi.

[KURSI I TRAJNIMIT TË TIPIT TË AVIONIT(**)]

[DATAT E FILLIMIT DHE PËRFUNDIMIT]

[SPECIFIKO ELEMENTËT TEORIKË OSE PRAKTIKË]

dhe/ose

[PROVIMIN E TIPIT TË AVIONIT(**)]

[DATA E PËRFUNDIMIT]