



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

пр. Перемоги, 14, м. Київ, 01135; тел. (044) 351-54-01, тел. факс (044) 351-56-92
vdz@avia.gov.ua, код ЄДРПОУ 37536026

Державна регуляторна служба України

Державна авіаційна служба України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», пункту 4.5 розділу IV Порядку подання нормативно-правових актів на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України та проведення їх державної реєстрації, затвердженого наказом Міністерства юстиції України від 12 квітня 2005 року № 34/5, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 12 квітня 2005 року за № 381/10661 надсилає на перепогодження наказ Державної авіаційної служби України від 06 березня 2019 року № 286 «Про затвердження Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань», який листом Державіаслужби від 06.03.2019 № 1.14-1547-19 подано на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.

Додаток: Копія регуляторного акта на 63 арк. в 1 прим.

Голова

Олександр БІЛЬЧУК

025544

Анна Пророченко 351 52 05

UB Державіаслужба України
1.19-2039-19 від 22.03.2019

арк.1



0.31

Державна регуляторна служба України
№ 2695/0/19-19 від 22.03.2019





ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)

НАКАЗ

06.03.2019

Київ

№ 286

Про затвердження Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань»

Відповідно до статті 11, частини третьої статті 42 Повітряного кодексу України, Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» та з метою впровадження Регламенту Європейської Комісії від 26 листопада 2014 року (EU) № 1321/2014 (з поправками, враховуючи Регламент Європейської Комісії від 16 вересня 2015 року (EU) № 2015/1536) **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Авіаційні правила України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання

005576

та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань» (далі - Авіаційні правила), що додаються.

2. Департаменту льотної придатності (Овчинніков В. М.) в установленому законодавством порядку забезпечити:

подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному сайті;

розроблення до 30 червня 2019 року всіх необхідних процедур, пов'язаних з введенням цих Авіаційних правил.

3. Установити, що:

1) сертифікати перегляду льотної придатності, видані відповідно до Правил з підтримання льотної придатності (Part-M), затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 10 лютого 2012 року № 85, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 28 лютого 2012 року за № 333/20646 (із змінами) (далі – Правила з підтримання льотної придатності (Part-M)), залишаються чинними протягом встановленого в них терміну дії;

2) сертифікати схвалення організацій з управління підтриманням льотної придатності та сертифікати схвалення організацій з технічного обслуговування, видані відповідно до Правил з підтримання льотної придатності (Part-M), залишаються чинними, до видачі нових сертифікатів відповідно до вимог цих Авіаційних правил;

3) сертифікати схвалення організацій з підготовки до технічного обслуговування та екзаменування, видані відповідно до Правил схвалення організацій з підготовки до технічного обслуговування (Part-147), затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 27 липня 2011 року № 237,

zareєстрованих у Міністерстві юстиції України 18 серпня 2011 року за № 986/19724, залишаються чинними до видачі нових сертифікатів відповідно до вимог цих Авіаційних правил;

4) свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, видані відповідно до Правил видачі свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден (Part-66), затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 27 липня 2011 року № 238, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 18 серпня 2011 року за № 987/19725 (далі – Правила видачі свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден (Part-66)), залишаються чинними протягом встановленого в них терміну дії;

5) сертифікати схвалення організацій з технічного обслуговування, видані відповідно до Правил схвалення організацій з технічного обслуговування (Part-145), затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 20 квітня 2010 року № 209, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 02 серпня 2010 року за № 591/17886 (із змінами), залишаються чинними до видачі нових сертифікатів відповідно до вимог цих Авіаційних правил;

б) до дати отримання організаціями з управління підтриманням льотної придатності привілеїв відповідно до М.А.711 (b) додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил перегляд льотної придатності виконується уповноваженим органом з питань цивільної авіації за задовільних результатів оцінювання рекомендації, виданої організацією з управління підтриманням льотної придатності, схваленої належним чином відповідно до вимог Підчастини G Розділу А додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил.

До дати отримання організаціями з управління підтриманням льотної придатності привілеїв відповідно до М.А.711 (b) додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил організація з управління підтриманням льотної придатності

схвалюється на право надання уповноваженому органу з питань цивільної авіації рекомендації щодо перегляду льотної придатності відповідно до положень М.А.711 (b) 2 додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил.

4. Визнати такими, що втратили чинність:

- 1) наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 20 квітня 2010 року № 209 «Про затвердження Правил схвалення організацій з технічного обслуговування (Part-145) та затвердження Змін до Правил сертифікації організацій з технічного обслуговування авіаційної техніки», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 02 серпня 2010 року за № 591/17886 (із змінами);
- 2) наказ Міністерства інфраструктури України від 27 липня 2011 року № 237 «Про затвердження Правил схвалення організацій з підготовки до технічного обслуговування (Part-147)», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 18 серпня 2011 року за № 986/19724;
- 3) наказ Міністерства інфраструктури України від 27 липня 2011 року № 238 «Про затвердження Правил видачі свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден (Part-66)», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 18 серпня 2011 року за № 987/19725;
- 4) наказ Міністерства інфраструктури України від 10 лютого 2012 року № 85 «Про затвердження Правил з підтримання льотної придатності (Part-M)», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28 лютого 2012 року за № 333/20646 (із змінами).

5. Цей наказ набирає чинності з 30 червня 2019 року, але не раніше дня його офіційного опублікування, крім підпунктів 2, 3 пункту 4 цього наказу та

додатків 3-5 до цих Авіаційних правил, які набирають чинності з 30 червня 2020 року.

Голова Державіаслужби



О. БІЛЬЧУК

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ Державної авіаційної
служби України
06 березня 2019 року № 268

Авіаційні правила України
«Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів,
компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до
виконання цих завдань»

I. Загальні положення

1. Ці Авіаційні правила встановлюють загальні технічні вимоги та адміністративні процедури для забезпечення:

(а) підтримання льотної придатності повітряних суден, включаючи будь-який компонент, що призначений для встановлення на них, які:

- (i) внесені до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, якщо нагляд за безпекою польотів не було передано третій країні і вони не використовуються експлуатантом, який схвалений в Україні; або
 - (ii) зареєстровані в третій країні і використовуються експлуатантом, який схвалений в Україні, у випадку коли нагляд за безпекою польотів був переданий Україні;
- (b) відповідності основним вимогам, визначеним у Доповненні II до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 05 липня 2018 року № 682, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 27 вересня 2018 року за № 1109/32561 (далі – Авіаційні правила України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації») в частині підтримання льотної придатності повітряних суден, зареєстрованих в третій країні, включаючи будь-який компонент, що призначений для встановлення на них, для яких нагляд за безпекою польотів не було передано державі-члену, та які передано на умовах сухого лізингу авіаперевізнику.

II. Терміни та визначення

У цих Авіаційних правилах терміни вживаються в таких значеннях:

- (1) Агентство – Європейське Агентство з безпеки польотів (EASA);
- (2) держава-член – держави – члени Європейського Союзу та Україна;

(3) експлуатація комерційного повітряного транспорту (CAT) – експлуатація повітряного судна для перевезення пасажирів, вантажу чи пошти за плату або іншу винагороду;

(4) змагальний політ – льотна діяльність, коли повітряне судно використовується для повітряних перегонів, змагань або тренування для перегонів чи змагань і польотів до(із) місць проведення перегонів чи змагань;

(5) комерційна експлуатація – експлуатація повітряного судна з метою надання послуг за плату, які доступні для громадськості, або якщо ці послуги не є доступними для громадськості, але виконуються за договором між експлуатантом та замовником, який не має контролю над експлуатантом;

(6) комерційна спеціалізована експлуатація – експлуатація, що підпадає під дію вимог додатка III (Part-ORO) до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації»;

(7) компонент – будь-який двигун, гвинт, частина або прилад;

(8) критичне завдання з технічного обслуговування – завдання з технічного обслуговування, що включає збирання або будь-яке втручання до системи або будь-якої частини повітряного судна, двигуна або гвинта та неправильне виконання яких може безпосередньо загрожувати безпеці польотів;

(9) льотна демонстрація – льотна діяльність, що здійснюється з метою демонстрації або розваги на рекламному заході, відкритому для громадськості, включаючи заходи, на яких повітряне судно використовується для підготовки

до демонстрації та польотів до місця (з місць) проведення рекламного заходу;

(10) обмежена експлуатація – експлуатація повітряного судна, яка не підпадає під класифікацію повітряного судна складної конструкції, оснащеного двигуном, для:

- (i) польотів зі спільним несенням витрат фізичними особами, за умови розподілу прямих витрат орендарями повітряного судна, включаючи пілота та кількість осіб, на яких розподіляються витрати, обмежується шістьма;
- (ii) змагальних польотів або льотних демонстрацій за умови, що винагорода або будь-який цінний приз за такий політ обмежується відшкодуванням прямих операційних витрат та пропорційна внескам до щорічних витрат, а також призів вартістю не більше, ніж визначено компетентним органом;
- (iii) презентаційних польотів, парашутних стрибків, буксирування планерів або пілотажних польотів, що виконуються або організацією з підготовки пілотів, що має основне місце здійснення діяльності в Україні та схвалена відповідно до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації», або організацією, створеною з метою сприяння авіаційному спорту чи авіації дозвілля, за умови, що повітряне судно експлуатується організацією, яка є власником або орендарем на умовах лізингу без екіпажу, і виконання польоту не приносить прибутку, що розподіляється поза межами організації, і коли до польотів залучаються особи, не пов'язані з організацією, і така діяльність не є основною.

Для потреб цих Авіаційних правил, обмежена експлуатація не вважається експлуатацією комерційного повітряного транспорту або комерційною спеціалізованою експлуатацією;

(11) організація – фізична особа-підприємець, юридична особа або підрозділ юридичної особи. Така організація може мати один або декілька офісів у межах держав-членів або поза їх межами;

(12) основне місце здійснення діяльності – головний офіс або зареєстрований офіс підприємства, через який виконуються фінансування та контроль діяльності, пов'язаної з вимогами цих Авіаційних правил;

(13) передпольотний огляд – огляд, що виконується перед вильотом для того, щоб переконатися в придатності повітряного судна до запланованого польоту;

(14) персонал, який засвідчує технічне обслуговування – персонал, відповідальний за передачу в експлуатацію повітряного судна чи компонента після технічного обслуговування;

(15) підтримання льотної придатності – всі процеси, які забезпечують у будь-який час експлуатації відповідність повітряного судна чинним вимогам з льотної придатності та знаходження повітряного судна в придатному для безпечної експлуатації стані;

(16) повітряне судно – апарат, що підтримується в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні;

- (17) повітряне судно складної конструкції, оснащене двигуном, означає:
- (i) літак:
 - з максимальною сертифікованою злітною масою понад 5700 кг, або сертифікований для максимальної пасажировмісності понад дев'ятнадцять осіб, або
 - сертифікований для експлуатації мінімальним льотним екіпажем з двох пілотів, або
 - обладнаний турбореактивним двигуном (двигунами) або більше ніж одним турбогвинтовим двигуном, або
 - (ii) вертоліт, сертифікований:
 - з максимальною злітною масою понад 3175 кг, або
 - для максимальної пасажировмісності понад дев'ять осіб, або
 - для експлуатації мінімальним льотним екіпажем з двох пілотів, або
 - (iii) повітряне судно з поворотними гвинтами;
- (18) повітряне судно ELA1 – пілотоване європейське легке повітряне судно, до якого належать:
- (i) літак з максимальною злітною масою 1200 кг або менше та який не підпадає під класифікацію складного повітряного судна;
 - (ii) планер або мотопланер з максимальною злітною масою 1200 кг або менше;
 - (iii) аеростат з максимальним розрахунковим об'ємом газу або гарячого повітря не більше ніж 3400 м³ для теплових аеростатів, 1050 м³ для газових аеростатів, 300 м³ для прив'язних газових аеростатів;

- (iv) дирижабль, розрахований не більше ніж на чотирьох осіб та з максимальним розрахунковим об'ємом газу або гарячого повітря не більше ніж 3400 м³ для теплових дирижаблів та 1000 м³ для газових дирижаблів;
- (19) повітряне судно ELA2 – таке пілотоване європейське легке повітряне судно, до якого належать:
- (i) літак з максимальною злітною масою 2000 кг або менше, який не підпадає під класифікацію складного повітряного судна, оснащеного двигуном;
 - (ii) планер або мотопланер з максимальною злітною масою 2000 кг або менше;
 - (iii) аеростат;
 - (iv) тепловий дирижабль;
 - (v) газовий дирижабль з усіма такими характеристиками:
 - максимальною різницею між максимальною вагою та статичною підйомною силою, що не перевищує 3 %;
 - незмінним напрямом тяги (за винятком реверсу);
 - звичайними та простими: конструкцією, системою керування та системою балонетів, та;
 - системою управління без підсилювачів;
 - (vi) дуже легкий гвинтокрил;

(20) повітряне судно LSA – легкий спортивний літак, який має такі характеристики:

- (i) максимальна злітна маса не більше ніж 600 кг;
- (ii) максимальна критична швидкість під час посадки (V_{S0}) не більше ніж 45 вузлів індикаторної повітряної швидкості (Calibrated Airspeed) при максимальній сертифікованій злітній масі та критичній центріці;
- (iii) максимальна кількість місць не більше ніж для двох осіб, включаючи пілота;
- (iv) одномоторний, гвинтовий, безтурбінний двигун;
- (v) негерметична кабіна;

(21) презентаційний політ – нетривалий політ за плату або іншу винагороду, запропоновану схваленим навчальним закладом або організацією, створеною для сприяння повітряному спорту або дозвіллю з метою залучення нових слухачів або нових членів;

(22) технічне обслуговування – капітальний ремонт, ремонт, огляд, заміна, модифікація або усунення дефекту повітряного судна чи компонента або будь-яка комбінація цих робіт, за винятком передпольотного огляду;

(23) JAA – Об'єднані авіаційні власті;

(24) JAR – Спільні авіаційні вимоги.

Інші терміни, які використовуються у цих Авіаційних правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України та інших нормативно-правових актах.

III. Вимоги до підтримання льотної придатності

1. Підтримання льотної придатності повітряних суден, зазначених у пункті 1 (а) Розділу I цих Авіаційних правил, та компонентів, призначених для встановлення на них, має здійснюватися відповідно до положень додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил.

2. Організації та персонал, які задіяні в підтриманні льотної придатності повітряних суден, зазначених у пункті 1 (а) Розділу I цих Авіаційних правил, та компонентів, призначених для встановлення на них, включаючи технічне обслуговування, мають відповідати положенням додатка 1 (Part-M) та (де застосовно) положенням Розділів IV та V цих Авіаційних правил.

3. Шляхом відступу від положень пункту 1 Розділу III цих Авіаційних правил підтримання льотної придатності повітряних суден, зазначених в пункті 1 (а) Розділу I цих Авіаційних правил, які мають дозвіл на виконання польотів, має здійснюватися на підставі особливих заходів з підтримання льотної придатності, як визначено в дозволі на виконання польотів відповідно до Авіаційних правил України, Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника», затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 17 січня 2014 року № 27, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 06 лютого 2014 року за № 240/25017 (далі – Part-21).

4. Програми технічного обслуговування, що були схвалені до введення в дію цих Авіаційних правил, вважаються такими, що відповідають вимогам цих Авіаційних правил.

5. Підтримання льотної придатності повітряних суден, зазначених у пункті 1 (b) Розділу I та компонентів, призначених для встановлення на них, має здійснюватись відповідно до положень додатка 5 (Part-T) до цих Авіаційних правил.

IV. Схвалення організацій з технічного обслуговування

1. Схвалення організацій з технічного обслуговування має бути видано відповідно до положень Підчастини F додатка 1 (Part-M) або додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил.

2. Сертифікати передачі до експлуатації та сертифікати дозволеної передачі, видані до введення та відповідно до Правил з підтримання льотної придатності (Part-M), вважаються еквівалентними тим, що вимагаються згідно з М.А.801 та М.А.802 додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил відповідно.

V. Персонал, який засвідчує технічне обслуговування

1. Персонал, який засвідчує технічне обслуговування має бути кваліфікований згідно з положеннями додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, за винятком персоналу, зазначеного в М.А.606 (h), М.А.607 (b), М.А.801 (d) та М.А.803 додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил та 145.A.30 (j), доповнення IV до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил.

2. Персонал, який засвідчує технічне обслуговування, що має свідоцтво, видане відповідно до Правил видачі свідоцтв персоналу з технічного

обслуговування повітряних суден (Part-66), затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 27 липня 2011 року № 238, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 18 серпня 2011 року за № 987/19725, у наданій категорії/підкатегорії вважається таким, що має права, зазначені в 66.A.20 (а) додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, які відповідають такій категорії/підкатегорії. Вимоги щодо базових знань, що відповідають цим новим правам, у разі розширення прав такого свідоцтва до нової категорії/підкатегорії мають вважатися такими, що виконані.

3. Персонал з технічного обслуговування, що має свідоцтво, яке включає повітряне судно, що не вимагає індивідуальної підготовки на тип, може продовжувати застосовувати свої права до першого продовження дії або зміни, після чого свідоцтво буде замінено відповідно до процедури, зазначеної в 66.B.125 додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, та рейтингів, визначених в 66.A.45 додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

4. Конвертаційні звіти та звіти про зарахування екзаменів, що відповідали вимогам, застосовним до введення цих Авіаційних правил, мають вважатися такими, що відповідають цим Авіаційним правилам.

5. До того часу, як ці Авіаційні правила визначать вимоги до персоналу, який засвідчує технічне обслуговування:

- (i) повітряних суден, крім літаків та вертольотів;
- (ii) компонентів;

чинні вимоги відповідних держав-членів продовжують застосовуватися, за винятком організацій з технічного обслуговування, розташованих за межами Європейського Союзу, де вимоги мають бути схвалені Агентством.

VI. Вимоги до організацій з підготовки

1. Організації, задіяні у підготовці персоналу, зазначеного у Розділі V, мають бути схвалені відповідно до додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил, з правом на:

- a) проведення визнаних курсів базової підготовки; та/або
- b) проведення визнаних курсів підготовки на тип; та
- c) проведення екзаменування; та
- d) видання сертифікатів про підготовку.

2. Курси підготовки на тип повітряного судна, схвалені до схвалення мінімальної програми курсу підготовки на тип повітряного судна персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, в прийнятних даних для забезпечення експлуатації для відповідного типу, мають включати, починаючи з 31 грудня 2022 року або в межах двох років після того, як дані експлуатаційної придатності схвалені незалежно від того, що наступить пізніше, відповідні елементи, визначені в обов'язковій частині прийнятних даних для забезпечення експлуатації.

VII. Прийнятні методи відповідності

1. Агентство має розробити прийнятні методи відповідності (Acceptable Means of Compliance) (далі – АМС), які можуть використовуватися компетентним органом, організаціями та персоналом для демонстрації відповідності положенням додатків до цих Авіаційних правил.

2. AMC, видані Агентством, не мають впроваджувати нові вимоги та пом'якшувати наявні вимоги додатків до цих Авіаційних правил.

3. У разі застосування виданих Агентством AMC відповідні вимоги додатків до цих Авіаційних правил вважаються виконаними без подальшої демонстрації.

VIII. Прикінцеві положення

1. Для потреб додатків до цих Авіаційних правил Агентством вважається уповноважений орган з питань цивільної авіації.

2. Сертифікати про підготовку персоналу для технічного обслуговування, видані організаціями, що мають відповідне схвалення EASA або компетентних органів держав – членів Європейського Союзу відповідно до положень Регламенту Європейської Комісії від 26 листопада 2014 року (EU) № 1321/2014, визнаються в Україні такими, що видані відповідно до положень цих Авіаційних правил.

3. Організації з технічного обслуговування, основне місце діяльності яких розташоване поза межами території України, схвалені відповідно до положень Регламенту Європейської Комісії від 26 листопада 2014 року (EU) № 1321/2014, визнаються в Україні такими, що схвалені відповідно до положень цих Авіаційних правил.

4. Сертифікати дозволеної передачі – Форми 1 EASA, видані відповідно до вимог щодо встановлення компонентів Регламенту Європейської Комісії від 26 листопада 2014 року (EU) № 1321/2014, визнаються в Україні такими, що відповідають положенням цих Авіаційних правил.

5. Курси підготовки на тип повітряного судна, які були розпочаті та завершені до 30 червня 2020 року, можуть бути використані для включення рейтингу типу до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден до 29 червня 2023 року.

6. Будь-який курс теоретичної підготовки на тип повітряного судна та/або курс практичної підготовки на тип повітряного судна, завершений після 30 червня 2020 року, може бути використаний для включення рейтингу типу до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден протягом трьох років після того, як він розпочався (навіть якщо цей курс розпочався до 30 червня 2020 року).

Заступник директора департаменту
льотної придатності



В. ОВЧИННІКОВ

Додаток 1
до Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ III)

ДОДАТОК 1 (Annex I)

Частина-М (Part-M)

Зміст

М.1. Загальні відомості

РОЗДІЛ А – ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

Підчастина А – Загальні положення

М.А.101. Сфера застосування

ПІДЧАСТИНА В – ОБОВ'ЯЗКИ

М.А.201. Обов'язки

М.А.202. Звітування про події

ПІДЧАСТИНА С – ПІДТРИМАННЯ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ

М.А.301. Завдання з підтримання льотної придатності

М.А.302. Програма технічного обслуговування повітряних суден

М.А.303. Директиви льотної придатності

М.А.304. Дані для модифікацій та ремонтів

М.А.305. Система записів про підтримання льотної придатності повітряних суден

М.А.306. Система технічних бортових журналів повітряних суден

М.А.307. Передача записів про підтримання льотної придатності повітряних суден

ПІДЧАСТИНА D – СТАНДАРТИ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

М.А.401. Дані для технічного обслуговування

М.А.402. Виконання технічного обслуговування

М.А.403. Дефекти повітряного судна

ПІДЧАСТИНА E – КОМПОНЕНТИ

М.А.501. Встановлення

М.А.502. Технічне обслуговування компонентів

М.А.503. Компоненти з обмеженим ресурсом

М.А.504. Контроль за компонентами, непридатними до експлуатації

ПІДЧАСТИНА F– ОРГАНІЗАЦІЯ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

- М.А.601. Сфера застосування
- М.А.602. Заявка
- М.А.603. Обсяг схвалення
- М.А.604. Керівництво організації з технічного обслуговування
- М.А.605. Виробничі приміщення та площі
- М.А.606. Вимоги до персоналу
- М.А.607. Персонал, який засвідчує технічне обслуговування та персонал з перегляду льотної придатності
- М.А.608. Компоненти, обладнання та інструменти
- М.А.609. Дані для технічного обслуговування
- М.А.610. Замовлення на технічне обслуговування
- М.А.611. Стандарти технічного обслуговування
- М.А.612. Сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна
- М.А.613. Сертифікат передачі до експлуатації компонента

М.А.614. Записи з технічного обслуговування та перегляду льотної придатності

М.А.615. Привілеї організації

М.А.616. Організаційні перегляди

М.А.617. Зміни у схваленій організації з технічного обслуговування

М.А.618. Підтримання схвалення

М.А.619. Недоліки

ПІДЧАСТИНА G – ОРГАНІЗАЦІЯ З УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ

М.А.701. Сфера застосування

М.А.702. Заявка

М.А.703. Обсяг схвалення

М.А.704. Керівництво з управління підтриманням льотної придатності

М.А.705. Виробничі приміщення та площі

М.А.706. Вимоги до персоналу

М.А.707. Персонал з перегляду льотної придатності

- М.А.708. Управління підтриманням льотної придатності
- М.А.709. Документація
- М.А.710. Перегляд льотної придатності
- М.А.711. Привілеї організації
- М.А.712. Система якості
- М.А.713. Зміни у схваленій організації з управління підтриманням льотної придатності
- М.А.714. Ведення записів
- М.А.715. Підтримання схвалення
- М.А.716. Недоліки
- ПІДЧАСТИНА Н – СЕРТИФІКАТ ПЕРЕДАЧІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ
(CRS)
- М.А.801. Сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна
- М.А.802. Сертифікат передачі до експлуатації компонента
- М.А.803. Уповноваження пілота-власника

ПІДЧАСТИНА I – СЕРТИФІКАТ ПЕРЕГЛЯДУ ЛЬОТНОЇ
ПРИДАТНОСТІ

М.А.901. Перегляд льотної придатності повітряного судна

М.А.902. Чинність сертифіката перегляду льотної придатності

М.А.903. Передача реєстрації повітряного судна у межах ЄС

М.А.904. Перегляд льотної придатності повітряного судна, що імпортується до ЄС

М.А.905. Недоліки

РОЗДІЛ В – ПРОЦЕДУРА ДЛЯ КОМПЕТЕНТНИХ ОРГАНІВ

ПІДЧАСТИНА А – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

М.В.101. Сфера застосування

М.В.102. Компетентний орган

М.В.104. Ведення записів

М.В.105. Взаємний обмін інформацією

ПІДЧАСТИНА В – ОБОВ'ЯЗКИ

М.В.201. Обов'язки

ПІДЧАСТИНА С – ПІДТРИМАННЯ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ

М.В.301. Програма технічного обслуговування

М.В.302. Винятки

М.В.303. Моніторинг підтримання льотної придатності повітряних суден

М.В.304. Анулювання та призупинення

ПІДЧАСТИНА D – СТАНДАРТИ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

ПІДЧАСТИНА E – КОМПОНЕНТИ

ПІДЧАСТИНА F – ОРГАНІЗАЦІЯ З ТЕХНІЧНОГО
ОБСЛУГОВУВАННЯ

М.В.601. Заявка

М.В.602. Первинне схвалення

М.В.603. Видача схвалення

М.В.604. Постійний нагляд

М.В.605. Недоліки

М.В.606. Зміни

М.В.607. Анулювання, призупинення та обмеження схвалення

ПІДЧАСТИНА G – ОРГАНІЗАЦІЯ З УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ
ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ

М.В.701. Заявка

М.В.702. Первинне схвалення

М.В.703. Видача схвалення

М.В.704. Постійний нагляд

М.В.705. Недоліки

М.В.706. Зміни

М.В.707. Анулювання, призупинення та обмеження схвалення

ПІДЧАСТИНА H – СЕРТИФІКАТ ПЕРЕДАЧІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ
(CRS)

ПІДЧАСТИНА I – СЕРТИФІКАТ ПЕРЕГЛЯДУ ЛЬОТНОЇ
ПРИДАТНОСТІ

М.В.901. Оцінка рекомендацій

М.В.902. Перегляд льотної придатності компетентним органом

М.В.903. Недоліки

Доповнення I. Договір з управління підтриманням льотної придатності

Доповнення II. Сертифікат дозволеної передачі - Форма 1 EASA

Доповнення III. Сертифікат перегляду льотної придатності - Форма 15 EASA

Доповнення IV. Система класів та рейтингів, що використовується для схвалення організацій з технічного обслуговування, на які є посилання в Підчастині F Розділу А додатка 1 (Part-M) та додатку 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил

Доповнення V. Схвалення організації з технічного обслуговування відповідно до Підчастини F додатка 1 (Part-M)

Доповнення VI. Схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності відповідно до Підчастини G додатка 1 (Part-M)

Доповнення VII. Складні завдання з технічного обслуговування

Доповнення VIII. Обмежене технічне обслуговування, яке виконує пілот-власник

М.1. Загальні відомості

Для потреб цього додатка (Part-M) компетентний орган:

1. для здійснення нагляду за підтриманням льотної придатності окремого повітряного судна і видачі сертифікатів перегляду льотної придатності – уповноважений орган з питань цивільної авіації;
2. для здійснення нагляду за організацією з технічного обслуговування, як визначено у Підчастині F Розділу А цього додатка:
 - (i) уповноважений орган з питань цивільної авіації;
 - (ii) Агентство, якщо організація розташована в третій країні.
3. для здійснення нагляду за організацією з управління підтриманням льотної придатності, як визначено у Підчастині G Розділу А цього додатка:
 - (i) уповноважений орган з питань цивільної авіації;
 - (ii) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;
 - (iii) Агентство, якщо організація розташована в третій країні.
4. для схвалення програм технічного обслуговування:
 - (i) уповноважений орган з питань цивільної авіації;
 - (ii) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

РОЗДІЛ А – ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

ПІДЧАСТИНА А – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

М.А.101. Сфера застосування

Цей розділ встановлює заходи, що необхідно вжити для підтримання льотної придатності, включаючи технічне обслуговування. Він також визначає умови, яким мають відповідати особи чи організації, що здійснюють управління підтриманням льотної придатності.

ПІДЧАСТИНА В – ОБОВ'ЯЗКИ

М.А.201. Обов'язки

(а) Власник є відповідальним за підтримання льотної придатності повітряного судна і зобов'язаний здійснювати політ за умови, що:

1. повітряне судно підтримується у стані льотної придатності, та
2. будь-яке експлуатаційне та аварійне обладнання на повітряне судно встановлено правильно та є придатним для експлуатації або ж на ньому чітко зазначено, що воно є непридатним для експлуатації, та
3. сертифікат льотної придатності є чинним, та
4. технічне обслуговування повітряного судна здійснюється відповідно до програми технічного обслуговування, як визначено у М.А.302.

(b) У разі передачі повітряного судна у лізинг, обов'язки власника переходять до орендаря, якщо:

1. орендар зазначений у реєстраційному посвідченні, або
2. деталізовано у договорі лізингу.

Посилання на "власника", що робляться у цьому додатку (Part-M), включають посилання на власника чи орендаря (залежно від обставин).

(c) Будь-яка особа чи організація, що здійснює технічне обслуговування, є відповідальною за виконані завдання.

(d) Командир повітряного судна, а у випадку авіаперевізників – експлуатант, є відповідальним за задовільне виконання передпольотного огляду. Цей огляд повинен проводити пілот або інша кваліфікована особа, але його не обов'язково має проводити схвалена організація з технічного обслуговування або передбачений Part-66 персонал, який засвідчує технічне обслуговування.

(e) У випадку повітряного судна, що використовується авіаперевізниками, експлуатант є відповідальним за підтримання льотної придатності повітряного судна, що експлуатується ним, і має:

- (1) забезпечити виконання польотів лише за умови відповідності вимогам, зазначеним у підпункті (a) цього пункту;
- (2) бути схваленим відповідно до вимог Підчастини G (CAMO) Розділу А цього додатка (Part-M) у складі сертифіката експлуатанта

як організація з управління підтриманням льотної придатності для повітряних суден, що він експлуатує; та

- (3) бути схваленим відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил або укласти договір з такою організацією відповідно до М.А.708 (с) цього додатка (Part-M).

(f) Для повітряних суден складної конструкції, оснащених двигуном, що використовуються у комерційній спеціалізованій експлуатації або у комерційному повітряному транспорті, інших ніж авіаперевізники, або комерційних схвалених організацій з підготовки пілотів (ATO), експлуатант має переконатися, що:

- (1) польоти виконуються лише за умови відповідності вимогам, зазначеним у підпункті (а) цього пункту;
- (2) завдання, пов'язані з підтриманням льотної придатності, виконуються схваленою організацією з управління підтриманням льотної придатності. Якщо експлуатант не схвалений як організація з управління підтриманням льотної придатності, він має укласти з відповідною організацією договір у письмовій формі відповідно до Доповнення I до цього додатка (Part-M), та
- (3) організація з управління підтриманням льотної придатності, визначена у підпункті (f) (2) цього пункту, схвалена відповідно до вимог Part-145 на виконання технічного обслуговування повітряних суден та компонентів для їх подальшого встановлення, або має укладений договір відповідно до М.А.708 (с) з такими організаціями.

(g) Для повітряних суден складної конструкції, оснащених двигуном, не включених до підпункту (e) або підпункту (f) цього пункту, власник має переконатися, що:

- (1) польоти виконуються лише за умови відповідності вимогам, зазначеним у підпункті (a) цього пункту;
- (2) завдання, пов'язані з підтриманням льотної придатності, виконуються схваленою організацією з управління підтриманням льотної придатності. Якщо власник не схвалений як організація з управління підтриманням льотної придатності, власник має укласти з відповідною організацією договір у письмовій формі відповідно до Доповнення I до цього додатка (Part-M), та
- (3) організація з управління підтриманням льотної придатності, визначена у підпункті (g) (2) цього пункту, схвалена відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил на виконання технічного обслуговування повітряних суден та компонентів для їх подальшого встановлення або має укладений договір відповідно до М.А.708 (c) з такими організаціями.

(h) Для повітряних суден, які не класифіковані як повітряні судна складної конструкції, оснащені двигуном, що використовуються у комерційній спеціалізованій експлуатації або у комерційному повітряному транспорті, інших ніж авіаперевізники, або комерційних схвалених організацій з підготовки пілотів (ATO), експлуатант має переконатися, що:

- (1) польоти виконуються лише за умови відповідності вимогам, зазначеним у підпункті (a) цього пункту;

- (2) завдання, пов'язані з підтриманням льотної придатності, виконуються схваленою організацією з управління підтриманням льотної придатності. Якщо експлуатант не схвалений як організація з управління підтриманням льотної придатності, експлуатант має укласти з відповідною організацією договір у письмовій формі відповідно до Доповнення I до цього додатка (Part-M), та
- (3) організація з управління підтриманням льотної придатності, визначена у підпункті (h) (2) цього пункту, схвалена відповідно до вимог Підчастини F Розділу А цього додатка (Part-M) або додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил на виконання технічного обслуговування повітряних суден та компонентів для їх подальшого встановлення або має укладений договір відповідно до М.А.708 (с) з такими організаціями.
- (i) Для повітряних суден, які не класифіковані як повітряні судна складної конструкції, оснащені двигуном, не включені в підпункт (e) або підпункт (h) цього пункту, або які використовуються для «обмеженої експлуатації», власник є відповідальним за забезпечення того, що політ здійснюється лише за умови виконання вимог, зазначених у підпункті (a) цього пункту. Для цього власник має:
- (1) передати виконання завдань, пов'язаних з підтриманням льотної придатності, схваленій організації з управління підтриманням льотної придатності за договором у письмовій формі відповідно до Доповнення I до цього додатка (Part-M), згідно з яким договірна організація з управління підтриманням льотної придатності є відповідальною за виконання цих завдань, або

- (2) самостійно управляти підтриманням льотної придатності повітряного судна без укладання договору зі схваленою організацією з управління підтриманням льотної придатності, або
- (3) самостійно управляти підтриманням льотної придатності повітряного судна та скласти обмежений договір щодо розробки програми технічного обслуговування та опрацювання її схвалення відповідно до М.А.302 з:
схваленою організацією з управління підтриманням льотної придатності, або
організацією з технічного обслуговування, схваленою відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил або Підчастини F Розділу А цього додатка (Part-M) у випадку повітряного судна ELA2.

Згідно з цим обмеженим договором договірна організація є відповідальною за розробку та опрацювання схвалення програми технічного обслуговування, крім випадку, коли власником оформлено заяву відповідно до М.А.302 (h).

(j) Для визначення відповідності цьому додатку (Part-M) власник/експлуатант має забезпечити доступ будь-якій особі, уповноваженій компетентним органом, до будь-яких його виробничих приміщень та площ, повітряних суден або документів, пов'язаних з його діяльністю, включаючи будь-яку діяльність, що передана за субпідрядом.

М.А.202. Звітування про події

(a) Будь-яка особа чи організація, що є відповідальною згідно з М.А.201, має повідомити компетентний орган, призначений державою

реєстрації, організацію, що є відповідальною за типову конструкцію чи за конструкцію згідно з додатковим сертифікатом типу та (якщо застосовно) державу експлуатанта про будь-який виявлений стан повітряного судна чи компонента, що загрожує безпеці польотів.

(b) Звіти надсилаються у порядку, встановленому Агентством, і мають містити всю інформацію щодо такого стану та відому особі чи організації.

(c) У тому разі, якщо власник або експлуатант доручив на підставі договору виконання робіт з технічного обслуговування повітряного судна особі чи організації, ця особа чи організація, яка здійснює технічне обслуговування повітряного судна, також має повідомляти власника, експлуатанта чи організацію з управління підтриманням льотної придатності про будь-який стан, що впливає на повітряне судно власника чи експлуатанта або на його компонент.

(d) Повідомлення мають надсилатися якомога скоріше, але у будь-якому разі – не пізніше 72 годин з часу виявлення особою чи організацією стану, якого стосується звіт.

ПІДЧАСТИНА С – ПІДТРИМАННЯ ЛЬотної ПРИДАТНОСТІ

М.А.301. Завдання з підтримання льотної придатності

Підтримання льотної придатності повітряного судна і працездатність експлуатаційного та аварійного обладнання мають забезпечуватися шляхом:

1. проведення передпольотних оглядів;

2. усунення відповідно до даних, наведених у М.А.304 та/або М.А.401 (якщо застосовно), будь-якого дефекту або пошкодження, що впливає на безпеку експлуатації, враховуючи перелік мінімального обладнання (MEL) та перелік відхилень конфігурації (якщо застосовно);
3. виконання всього обсягу робіт з технічного обслуговування відповідно до програми технічного обслуговування, що передбачено М.А.302;
4. проведення аналізу ефективності схваленої програми технічного обслуговування відповідно до М.А.302 для всіх повітряних суден складної конструкції, оснащених двигуном, або повітряних суден, що використовуються авіаперевізниками;
5. виконання будь-якої застосовної:
 - (i) директиви льотної придатності,
 - (ii) експлуатаційної директиви, що впливає на підтримання льотної придатності,
 - (iii) вимоги щодо підтримання льотної придатності, встановленої Агентством,
 - (iv) заходів, негайне виконання яких визнано компетентним органом обов'язковим у зв'язку з виникненням проблеми з безпекою;

6. виконання модифікацій і ремонтів відповідно до М.А.304;
7. впровадження політики проведення необов'язкових модифікацій та/або оглядів щодо всіх повітряних суден складної конструкції, оснащених двигуном, або повітряних суден, що використовуються авіаперевізниками;
8. проведення контрольних польотів після виконання технічного обслуговування (за потреби).

М.А.302. Програма технічного обслуговування повітряних суден

- (a) Технічне обслуговування кожного повітряного судна має виконуватися відповідно до програми технічного обслуговування повітряного судна.
- (b) Програма технічного обслуговування повітряного судна та будь-які подальші зміни до неї мають бути схвалені компетентним органом.
- (c) Якщо управління підтриманням льотної придатності повітряного судна здійснює організація з управління підтриманням льотної придатності, схвалена відповідно до вимог Підчастини G Розділу А цього додатка (Part-M), або за наявності обмеженого договору між власником та цією організацією відповідно до М.А.201 (i) (3), програма технічного обслуговування повітряного судна та зміни до неї можуть бути схвалені шляхом процедури непрямого схвалення.
 - (i) У такому разі процедура непрямого схвалення має бути встановлена організацією з управління підтриманням льотної придатності як

частина Керівництва з управління підтриманням льотної придатності та має бути схвалена компетентним органом, який є відповідальним за діяльність цієї організації з управління підтриманням льотної придатності,

(ii) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

(d) Програма технічного обслуговування повітряного судна має встановлювати відповідність:

(i) інструкціям, виданим компетентним органом;

(ii) інструкціям з підтримання льотної придатності:

виданим утримувачами сертифіката типу, обмеженого сертифіката типу, додаткового сертифіката типу, схвалень головних ремонтів конструкції, схвалень за європейським технічним стандартом (ETSO) або будь-якого іншого доречного схвалення, виданого відповідно до вимог Part-21, та

включеним до сертифікаційних специфікацій, на які посилається 21.A.90B або 21.A.431B Part-21 (якщо застосовно).

(iii) додатковим або альтернативним інструкціям, запропонованим власником або організацією з управління підтриманням льотної придатності після схвалення відповідно до M.A.302, за винятком інтервалів виконання завдань, пов'язаних із безпекою, на які є посилання у підпункті (e), які можуть бути збільшені, за результатом суттєвих переглядів, виконаних згідно з підпунктом (g), та лише за умови прямого схвалення відповідно до M.A.302 (b).

(e) Програма технічного обслуговування повітряного судна має містити детальну інформацію, включаючи періоди, щодо всього обсягу робіт з технічного обслуговування та будь-які особливі завдання, пов'язані з типом та особливостями експлуатації.

(f) Для повітряних суден складної конструкції, оснащених двигуном, якщо програма технічного обслуговування базується на логіці робочої групи з питань управління технічним обслуговуванням (MSG) або технічної експлуатації до відмови, програма технічного обслуговування повітряного судна має включати програму надійності.

(g) Програма технічного обслуговування повітряного судна має підлягати періодичним переглядам та відповідно оновлюватись, коли необхідно. Ці перегляди мають гарантувати, що програма продовжує бути чинною щодо досвіду експлуатації та інструкцій компетентного органу, беручи до уваги нові та/або модифіковані інструкції з технічного обслуговування, видані утримувачами сертифіката типу та додаткового сертифіката типу або будь-якою іншою організацією, яка публікує ці дані відповідно до вимог Part-21.

(h) У випадку повітряних суден ELA1, які не використовуються у комерційній експлуатації, дотримання вимог підпунктів (b), (c), (d), (e) і (g) цього пункту може бути замінено шляхом відповідності всім таким вимогам:

1. Програма технічного обслуговування повітряного судна має чітко ідентифікувати власника і конкретне повітряне судно, до якого вона належить, у тому числі будь-який встановлений двигун та гвинт.
2. Програма технічного обслуговування повітряного судна має:

відповідати «Мінімальній програмі оглядів», яка міститься в підпункті (і) цього пункту, що належить до конкретного повітряного судна, або

відповідати підпунктам (d) та (e) цього пункту.

Програма технічного обслуговування повітряного судна не має бути менш обмежувальною, ніж «Мінімальна програма оглядів».

3. Програма технічного обслуговування повітряного судна має включати всі обов'язкові вимоги з підтримання льотної придатності, такі як повторювані директиви льотної придатності, обмеження льотної придатності (ALS), інструкції з підтримання льотної придатності (ICA) або особливі вимоги до технічного обслуговування, що містяться в переліку даних сертифіката типу (TCDS).

Крім того, програма технічного обслуговування повітряного судна має визначати будь-які додаткові завдання з технічного обслуговування, що мають бути виконані у зв'язку із особливостями типу повітряного судна, конфігурацією і типом та особливостями експлуатації. Як мінімум такі елементи мають бути враховані:

- особливості встановленого обладнання та модифікації повітряного судна;

- ремонти, виконані на повітряному судні;

- компоненти з обмеженим ресурсом та компоненти, які є критичними щодо безпеки польотів;

- рекомендації з технічного обслуговування, такі як інтервали між капітальними ремонтами (ТВО), рекомендовані сервісними бюлетенями, сервісними листами, а також іншою необов'язковою сервісною інформацією;

застосовні експлуатаційні директиви/вимоги щодо періодичних оглядів певного обладнання;
спеціальні експлуатаційні схвалення;
використання повітряного судна та експлуатаційне середовище;
технічне обслуговування, що виконує пілот-власник (якщо застосовно).

4. Якщо програма технічного обслуговування повітряного судна не схвалена компетентним органом (безпосередньо або організацією, схваленою відповідно до вимог Підчастини G Розділу А цього додатка (Part-M), через процедури непрямого схвалення), програма технічного обслуговування повітряного судна має містити підписану заяву, в якій власник засвідчує, що ця програма технічного обслуговування повітряного судна для повітряного судна з конкретною реєстрацією, і він/вона є відповідальними за її зміст і, зокрема, за будь-які відхилення запроваджені щодо рекомендацій утримувача схваленої типової конструкції.
5. Програма технічного обслуговування повітряного судна має переглядатися принаймні раз на рік. Цей перегляд програми технічного обслуговування повітряного судна має бути виконаний: особою, яка виконує перегляд льотної придатності повітряного судна відповідно до M.A.710 (ga), або організацією, схваленою відповідно до вимог Підчастини G Розділу А цього додатка (Part-M), що здійснює управління підтриманням льотної придатності повітряного судна у тих випадках, коли перегляд програми технічного обслуговування не виконується разом з переглядом льотної придатності.

Якщо перегляд показує невідповідності повітряного судна, які пов'язані з неповнотою змісту програми технічного обслуговування, особа, яка виконує перегляд повинна проінформувати компетентний орган держави-члена реєстрації, а власник повинен внести зміни до програми технічного обслуговування за погодженням з таким компетентним органом.

(i) У випадку повітряних суден ELA1, крім дирижаблів, які не задіяні в комерційній експлуатації, «Мінімальна програма оглядів», зазначена у підпункті (h) цього пункту, має відповідати таким умовам:

1. Програма має містити такі інтервали оглядів:

для літаків ELA1 та туристичних мотопланерів ELA1 (TMG) – щорічний або 100 годин нальоту, що настане раніше. До цього інтервалу може бути застосоване дозволене відхилення в 1 місяць або 10 годин нальоту доти, доки наступний інтервал розраховується з попередньо запланованих дати або годин нальоту;

для планерів ELA1, мотопланерів ELA1, інших ніж TMG та аеростатів ELA1 – щорічний інтервал. До цього інтервалу може бути застосоване дозволене відхилення в 1 місяць доти, доки наступний інтервал розраховується з попередньо запланованої дати;

2. Програма має містити таке:

завдання з технічного обслуговування згідно з вимогами утримувача схвалення типової конструкції;

огляд маркування;

перегляд записів щодо зважування та зважування відповідно до пункту NCO.POL.105 Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації»;

експлуатаційну перевірку транспондера (за наявності);
експлуатаційну перевірку приймача повітряного тиску;
у разі літаків ELA1:

експлуатаційну перевірку потужності та обертів, магнето, тиску палива та мастила, температури двигуна;

для двигунів, оснащених автоматичною системою управління двигуном – опубліковані процедури опробування двигунів;

для двигунів з сухим картером, двигунів з турбонаддувом та двигунів з рідинним охолодженням – перевірку на наявність ознак порушення циркуляції рідини;

огляд стану та кріплень елементів конструкції, систем і компонентів, які належать до таких зон:

для літаків ELA1:

планер;

пасажирська кабіна та кабіна екіпажу;

шасі;

крило і центроплан;

органи управління польотом;

хвостове оперення;

авіоніка та електрообладнання;

силова установка;

муфти і редуктори;

гвинт;

різні системи, такі як балістична системи порятунку;

для планерів ELA1 та мотопланерів ELA1:

планер;

пасажирська кабіна та кабіна екіпажу;

шасі;

крило і центроплан;

- хвостове оперення;
 - авіоніка та електрообладнання;
 - силова установка (якщо застосовно);
 - різні системи, такі як знімний баласт, гальмівний парашут та керування, а також водяна система баласту;
- для теплових аеростатів ELA1:
- оболонка;
 - пальник;
 - гондола;
 - паливні балони;
 - обладнання та інструменти;
- для газових аеростатів ELA1:
- оболонка;
 - гондола;
 - обладнання та прилади.

До внесення змін до цих Авіаційних правил щодо визначення «Мінімальної програми оглядів» для дирижаблів їх програма технічного обслуговування має відповідати підпунктам (d) та (e) цього пункту.

М.А.303. Директиви льотної придатності

Будь-яка застосовна директива льотної придатності має бути виконана відповідно до вимог такої директиви льотної придатності, якщо інше не передбачено Агентством.

М.А.304. Дані для модифікацій та ремонтів

Пошкодження має бути оцінено та модифікації і ремонти виконані з використанням:

- (a) даних, схвалених Агентством; або
- (b) даних, схвалених організацією-розробником відповідно до вимог Part-21, або
- (c) даних, що містяться в сертифікаційних специфікаціях, на які посилається 21.A.90В або 21.A.431В Part-21.

М.А.305. Система записів з підтримання льотної придатності повітряних суден

(a) Після завершення будь-яких робіт з технічного обслуговування до записів з підтримання льотної придатності повітряних суден має вноситися відповідний сертифікат передачі до експлуатації, який вимагається М.А.801 або 145.A.50. Кожний запис має бути зроблений якомога швидше, але у будь-якому разі не пізніше ніж через 30 днів після дня виконання технічного обслуговування.

(b) Записи з підтримання льотної придатності повітряного судна мають складатися з:

1. формуляра повітряного судна, формуляра(ів) двигуна та реєстраційних карток модулів двигуна, формуляра(ів) гвинта та карток будь-якого компоненту з обмеженим ресурсом (якщо застосовно) та
2. технічного бортового журналу експлуатанта, якщо вимагається у М.А.306.

(с) До формулярів повітряного судна мають вноситися записи про тип і державний та реєстраційний знаки повітряного судна, дату, а також загальний час нальоту та/або льотні цикли, та/або посадки, залежно від обставин.

(d) Записи з підтримання льотної придатності повітряного судна мають містити поточний:

1. статус директив льотної придатності та заходів, обов'язкове виконання яких визначено компетентним органом як негайна відповідь на проблему, пов'язану з безпекою польотів;
2. статус модифікацій та ремонтів;
3. статус виконання програми технічного обслуговування;
4. статус компонентів з обмеженим ресурсом;
5. звіт про масу та центрування;
6. перелік відкладених робіт з технічного обслуговування.

(e) До додатка до сертифіката дозволеної передачі Форма 1 EASA або його еквіваленту, така інформація щодо будь-якого встановленого компонента (двигуна, гвинта, модуля двигуна чи компонента з обмеженим ресурсом) має бути внесена до відповідного формуляра двигуна чи гвинта, картки модуля двигуна чи компонента з обмеженим ресурсом:

1. дані, що ідентифікують компонент; та

2. тип, серійний номер і державний та реєстраційний знаки, залежно від обставин, повітряного судна, двигуна, гвинта, модуля двигуна чи компонента з обмеженим ресурсом, на якому було встановлено конкретний компонент, разом з посиланням на встановлення та зняття компонента; та
3. дата, а також загальний час нальоту та/або льотні цикли, та/або посадки, та/або календарний час, залежно від обставин, для конкретного компонента; та
4. поточні дані щодо цього компонента, передбачені підпунктом (d) цього пункту.

(f) Особа, що є відповідальною за управління підтриманням льотної придатності відповідно до Підчастини В Розділу А цього додатка (Part-M), має контролювати записи, зазначені у цьому пункті, та надавати ці записи компетентному органу за вимогою.

(g) Усі дані, що вносяться до записів з підтримання льотної придатності повітряного судна, мають бути чіткими і точними. За потреби виправити записи виправлення має вноситися так, щоб первинний запис було добре видно.

(h) Власник чи експлуатант має забезпечити впровадження системи зберігання таких записів протягом визначених строків:

1. усі детальні записи з технічного обслуговування повітряного судна та будь-якого встановленого на ньому компонента з обмеженим ресурсом – до того часу, коли інформація, яка в них міститься, не

Продовження додатка 1

- буде замінена еквівалентною за обсягом та повнотою новою інформацією, але не менше ніж 36 місяців після того, як повітряне судно чи компонент були передані до експлуатації; та
2. загальний час експлуатації (години, календарний час, льотні цикли та посадки) повітряного судна і всіх компонентів з обмеженим ресурсом – принаймні протягом 12 місяців після того, як повітряне судно або компонент назавжди було знято з експлуатації; та
 3. загальний час експлуатації (години, календарний час, льотні цикли та посадки), залежно від обставин, після останнього планового технічного обслуговування компонента з обмеженим ресурсом – принаймні доки це планове технічне обслуговування компонента не було замінено наступним плановим технічним обслуговуванням, аналогічним за обсягом і повнотою робіт; та
 4. поточний статус виконання програми технічного обслуговування, що дає змогу перевірити відповідність схваленій програмі технічного обслуговування повітряного судна, – принаймні доки це планове технічне обслуговування повітряного судна чи компонента не було замінено іншим плановим технічним обслуговуванням, аналогічним за обсягом і повнотою робіт; та
 5. поточний статус директив льотної придатності, застосовних до повітряних суден і компонентів, – принаймні протягом 12 місяців після того, як повітряне судно або компонент назавжди було знято з експлуатації; та

6. детальну інформацію щодо поточних модифікацій та ремонтів повітряного судна, двигуна(ів), гвинта(ів) та будь-яких інших компонентів, що мають суттєвий вплив на безпеку польотів, – принаймні протягом 12 місяців після того, як їх назавжди було знято з експлуатації.

М.А.306. Система технічних бортових журналів повітряних суден

(а) Для експлуатації комерційного повітряного транспорту, комерційної спеціалізованої експлуатації та комерційних організацій з підготовки пілотів, додатково до вимог М.А.305, експлуатант має використовувати систему технічних бортових журналів, яка містить таку інформацію для кожного повітряного судна:

1. інформацію щодо кожного польоту, яка необхідна, щоб гарантувати підтримання безпеки польотів, та
2. поточний сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна, та
3. поточну заяву щодо статусу технічного обслуговування щодо планового та позапланового технічного обслуговування повітряного судна, що має бути виконано наступним, за винятком випадків, коли компетентний орган може погодити зберігання заяви щодо технічного обслуговування в будь-якому іншому місці, та
4. всі відкладені усунення наявних дефектів, які впливають на експлуатацію повітряного судна, та

5. будь-які необхідні інструкції щодо підтримки технічного обслуговування.

(b) Система технічних бортових журналів повітряних суден і будь-які подальші зміни до неї мають бути схвалені компетентним органом.

(c) Експлуатант повинен забезпечити зберігання технічного бортового журналу повітряного судна протягом 36 місяців після внесення останнього запису.

М.А.307. Передача записів з підтримання льотної придатності повітряного судна

(a) У тому разі, якщо повітряне судно назавжди передається від одного власника чи експлуатанта до іншого, власник або експлуатант мають також забезпечити передачу записів з підтримання льотної придатності, визначених М.А.305, та (якщо застосовно) технічного бортового журналу експлуатанта, передбаченого М.А.306.

(b) У тому разі, якщо власник на підставі договору доручає виконання завдань з управління підтриманням льотної придатності організації з управління підтриманням льотної придатності, він повинен забезпечити передачу записів з підтримання льотної придатності, визначених М.А.305, такій організації.

(c) Визначені для зберігання записів строки мають продовжувати застосовуватися до нового власника, експлуатанта чи організації з управління підтриманням льотної придатності.

ПІДЧАСТИНА D – СТАНДАРТИ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

M.A.401. Дані для технічного обслуговування

(a) Особа чи організація, які виконують технічне обслуговування повітряного судна, повинні мати доступ та використовувати тільки застосовні чинні дані для технічного обслуговування під час виконання технічного обслуговування, включаючи модифікації та ремонти.

(b) Для цілей цього додатка (Part-M) застосовні дані для технічного обслуговування є:

1. будь-яка застосовна вимога, процедура, стандарт або інформація, видані компетентним органом або Агентством,
2. будь-яка застосовна директива льотної придатності,
3. застосовні інструкції з підтримання льотної придатності, видані утримувачами сертифіката типу, утримувачами додаткового сертифіката типу та будь-якою іншою організацією, яка опубліковує ці дані відповідно до Part-21,
4. будь-які відповідні дані, видані відповідно до підпункту (d) 145.A.45 додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил.

(c) Особа чи організація, які виконують технічне обслуговування повітряного судна, мають забезпечити, що всі застосовні дані для технічного обслуговування є чинними та постійно доступними для використання за потреби. Ця особа чи організація мають запровадити для використання систему

робочих карток чи робочих відомостей і повинна або вносити точні дані для технічного обслуговування у такі робочі картки чи робочі відомості, або робити точні посилання на конкретне (конкретні) завдання з технічного обслуговування, що містяться у таких даних для технічного обслуговування.

М.А.402. Виконання технічного обслуговування

Будь-яка особа або організація, що виконує технічне обслуговування, за винятком технічного обслуговування, що виконується організацією з технічного обслуговування, схваленою відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, має:

- (a) бути кваліфікованою для виконання завдань відповідно до вимог цього додатка;
- (b) переконатися, що зона, у якій виконуються роботи з технічного обслуговування, добре облаштована та очищена від сміття та забруднень;
- (c) використовувати методи, техніки, стандарти та інструкції, визначені даними для технічного обслуговування М.А.401;
- (d) використовувати інструменти, обладнання та матеріали, визначені даними для технічного обслуговування М.А.401. За потреби інструменти та обладнання мають проходити контроль і калібрування з метою приведення у відповідність до офіційно визнаного стандарту;

- (e) переконатися, що технічне обслуговування виконується з дотриманням усіх обмежень зовнішнього середовища, визначених даними для технічного обслуговування М.А.401;
- (f) переконатися, що використовуються належні виробничі приміщення та площі у разі виникнення несприятливих погодних умов або у разі тривалого технічного обслуговування;
- (g) переконатися, що ризик виникнення багаторазових помилок під час виконання технічного обслуговування та ризик повторювання помилок під час виконання ідентичних завдань з технічного обслуговування мінімізовано;
- (h) переконатися, що після виконання будь-яких критичних завдань з технічного обслуговування впроваджено метод виявлення помилок, та
- (i) після завершення робіт з технічного обслуговування провести загальну перевірку з метою вилучення з повітряного судна чи компонента всіх інструментів, обладнання та будь-яких інших сторонніх частин або матеріалів, а також з метою встановлення на своє місце всіх панелей доступу, що були зняті.

М.А.403. Дефекти повітряного судна

- (a) Будь-який дефект повітряного судна, що істотно загрожує безпеці польотів, має бути усунений до наступного польоту.

(b) Рішення про те, чи істотно загрожує дефект повітряного судна безпеці польотів, та про те, коли та яка дія з усунення має бути виконана до наступного польоту, а яке усунення дефекту може бути відкладене, приймає лише уповноважений персонал, який засвідчує технічне обслуговування відповідно до підпунктів (b)1 та (b)2 М.А.801, підпунктів (c) та (d) М.А.801 або додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, використовуючи дані для технічного обслуговування М.А.401. Проте це не застосовується у випадку, коли пілот або уповноважений персонал, який засвідчує технічне обслуговування, використовує мінімальний перелік обладнання (MEL).

(c) Будь-який дефект повітряного судна, що не загрожує істотно безпеці польотів, має бути усунений якомога скоріше після дати, коли цей дефект повітряного судна було виявлено вперше, і в будь-яких межах, визначених у даних для технічного обслуговування або мінімальному переліку обладнання (MEL).

(d) Будь-який дефект, що не був усунений до польоту, має бути записаний у системі записів з технічного обслуговування повітряного судна відповідно до вимог М.А.305 або у системі технічних бортових журналів експлуатанта відповідно до вимог М.А.306 (якщо застосовно).

ПІДЧАСТИНА Е – КОМПОНЕНТИ

М.А.501. Встановлення

(a) Не допускається встановлення компонента, який перебуває у незадовільному стані, не був належним чином переданий до експлуатації відповідно до Форми 1 EASA або її еквівалентом, не був промаркований відповідно до вимог Підчастини Q Part-21, якщо інше не передбачено Part-21,

додатком 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил або Підчастиною F Розділу А цього додатка (Part-M).

(b) Перш ніж встановлювати компонент на повітряне судно особа чи схвалена організація з технічного обслуговування має переконатися щодо можливості встановлення конкретного компонента, зважаючи на конфігурації, які впливають з різних модифікацій та/або директив льотної придатності, що можуть бути застосовними.

(c) Стандартні частини мають встановлюватися на повітряне судно або компонент лише у тому разі, якщо дані для технічного обслуговування визначають конкретну стандартну частину. Стандартні частини мають бути встановлені лише за наявності доказів відповідності, які можна простежити до застосовного стандарту.

(d) Матеріал, що є сировиною чи витратним матеріалом, має використовуватися на повітряному судні чи компоненті лише у тому разі, якщо виробник повітряного судна чи компонента зазначає це у відповідних даних для технічного обслуговування або якщо це передбачено додатком 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил. Цей матеріал має використовуватися лише у тому разі, якщо він відповідає умовам необхідних специфікацій і може бути належним чином відстежений. Усі матеріали мають супроводжуватися документацією, з якої чітко випливає, що вона стосується конкретного матеріалу, і яка містить заяву про відповідність специфікації, а також вказує на виробника та постачальника.

М.А.502. Технічне обслуговування компонентів

(а) Технічне обслуговування компонентів має виконуватися організаціями з технічного обслуговування, схваленими належним чином відповідно до вимог Підчастини F Розділу A цього додатка (Part-M) або додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, за винятком компонентів, зазначених у 21.A.307 (c) Part-21.

(b) Шляхом відступу від підпункту (а) цього пункту технічне обслуговування компонента відповідно до даних для технічного обслуговування повітряного судна або, якщо погоджено з компетентним органом, відповідно до даних для технічного обслуговування компонента може здійснюватися як організацією з рейтингом А, що схвалена відповідно до вимог Підчастини F Розділу A цього додатка (Part-M) або додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, так і персоналом, який засвідчує технічне обслуговування, визначеним у М.А.801 (b) 2, тільки у випадку, коли такі компоненти встановлено на повітряне судно. Проте така організація або персонал, який засвідчує технічне обслуговування, може тимчасово зняти цей компонент для виконання технічного обслуговування, щоб покращити доступ до компонента, за винятком, коли таке зняття призводить до необхідності виконання додаткового технічного обслуговування, що не прийнятно для умов цього підпункту. Технічне обслуговування компонентів, що виконується відповідно до цього підпункту, не надає права видачі Форми 1 EASA та має бути віднесено до вимог передачі повітряного судна до експлуатації, що визначені у М.А.801.

(c) Шляхом відступу від підпункту (а) цього пункту виконання технічного обслуговування компонента двигуна / допоміжної силової установки (ДСУ) відповідно до даних для технічного обслуговування двигуна / допоміжної силової установки або, якщо погоджено компетентним органом, відповідно до даних для технічного обслуговування компонента може здійснюватися організацією з рейтингом В, що схвалена відповідно до вимог Підчастини F

Розділу А цього додатка (Part-M) або додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, доки такі компоненти встановлені на двигун / додаткову силову установку. Проте така організація, що має рейтинг В, може тимчасово зняти цей компонент для виконання технічного обслуговування, щоб покращити доступ до компонента, за винятком, коли таке зняття призводить до необхідності виконання додаткового технічного обслуговування, що не прийнятно для умов цього підпункту.

(d) Шляхом відступу від підпункту (a) цього пункту та M.A.801 (b) 2 технічне обслуговування компонента, встановленого на повітряне судно ELA1 або тимчасово знятого з повітряного судна ELA1, що не використовується авіаперевізниками, відповідно до даних для технічного обслуговування компонента може бути виконано персоналом, який засвідчує технічне обслуговування, що визначений у M.A.801(b) 2, за винятком:

1. капітального ремонту компонентів, крім двигунів і повітряних гвинтів; та
2. капітального ремонту двигунів і повітряних гвинтів для повітряних суден, крім CS-VLA, CS-22 та LSA.

Технічне обслуговування компонента, що виконується відповідно до підпункту (d) цього пункту, не надає права видачі Форми 1 EASA та має бути віднесено до вимог передачі повітряного судна до експлуатації, що визначені у M.A.801.

(e) Технічне обслуговування компонентів, які зазначені в 21.A.307 (c) Part-21, має виконуватися організацією з рейтингом А, схваленою відповідно до Підчастини F Розділу А цього додатка (Part-M) або додатка 2 (Part-145) до цих

Авіаційних правил, або персоналом, який засвідчує технічне обслуговування, що визначений у М.А.801 (b) 2, або пілотом-власником, що визначений у М.А.801 (b) 3, якщо такі компоненти встановлено на повітряне судно або тимчасово знято для покращення доступу. Технічне обслуговування компонента, що виконується відповідно до цього підпункту, не надає права видачі Форми 1 EASA та має бути віднесено до вимог передачі повітряного судна до експлуатації, що визначені у М.А.801.

М.А.503. Компоненти з обмеженим ресурсом

(a) Ресурс встановлених компонентів з обмеженим ресурсом не має перевищувати схвалений ресурс, зазначений у схваленій програмі технічного обслуговування та директивах льотної придатності, за винятком визначеного у М.А.504 (c).

(b) Схвалений ресурс визначається у календарному часі, годинах нальоту, посадках або циклах (як застосовно).

(c) Наприкінці схваленого ресурсу компонент має бути знято з повітряного судна для проведення технічного обслуговування або для знешкодження у разі закінчення сертифікованого ресурсу компонентів.

М.А.504. Контроль за компонентами, непридатними до експлуатації

(a) Компонент має вважатися непридатним до експлуатації у разі виникнення будь-якої з таких обставин:

1. закінчення ресурсу, визначеного в програмі технічного обслуговування;

2. невідповідності вимогам застосовних директив льотної придатності та іншим вимогам щодо підтримання льотної придатності, що визначені як обов'язкові Агентством;
3. відсутність даних, необхідних для визначення статусу льотної придатності чи придатності для встановлення;
4. наявність дефектів чи несправностей;
5. потрапляння в інцидент або катастрофу, що може вплинути на його придатність до експлуатації.

(b) Компоненти, непридатні до експлуатації, мають бути ідентифіковані та зберігатися у безпечному місці під контролем схваленої організації з технічного обслуговування до прийняття рішення щодо майбутнього статусу таких компонентів. Проте для повітряних суден, що не використовуються авіаперевізниками, та інших, ніж повітряні судна складної конструкції, оснащені двигуном, особа або організація, яка визнала, що компонент непридатний до експлуатації, може передати своє право зберігання після визначення його непридатності до експлуатації власникові повітряного судна за умови, що така передача буде відображена у формулярі повітряного судна або формулярі двигуна чи формулярі компонента.

(c) Компоненти, що вичерпали свій сертифікований ресурс або мають дефект, що не підлягає ремонту, мають бути класифіковані як невідновлювані та не мають знову потрапити до системи постачання компонентів, крім випадків, коли їхній сертифікований ресурс не було продовжено або спосіб їхнього ремонту не був схвалений відповідно до вимог М.А.304.

(d) Будь-яка особа чи організація, яка є відповідальною за виконання вимог цього додатка (Part-M), у разі наявності невідновлюваних компонентів, зазначених у підпункті (c) цього пункту, має:

1. зберігати такий компонент у місці, визначеному підпунктом (b) цього пункту, або
2. забезпечити пошкодження компонента у спосіб, що унеможлиблює його економічне відновлення чи ремонт, до відмови від обов'язків за такий компонент.

(e) Незважаючи на положення підпункту (d) цього пункту, особа чи організація, що є відповідальною за виконання вимог цього додатка (Part-M), може, не пошкоджуючи компоненти, що класифіковані як невідновлювані, забезпечити передачу обов'язків за них організації для проведення навчань або досліджень.

ПІДЧАСТИНА F – ОРГАНІЗАЦІЯ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

М.А.601. Сфера застосування

Ця підчастина встановлює вимоги, яким має відповідати організація з метою отримання чи підтримання схвалення на виконання технічного обслуговування повітряних суден, інших, ніж повітряні судна складної конструкції, оснащені двигуном, що не використовуються авіаперевізниками, та компонентів, призначених для встановлення на такі повітряні судна.

М.А.602. Заявка

Заявка на видачу або зміну схвалення організації з технічного обслуговування має подаватися за формою та у порядку, встановленому компетентним органом.

М.А.603. Обсяг схвалення

(а) Організація, діяльність якої підпадає під дію цієї підчастини, не має вести свою діяльність, доки не отримає схвалення компетентного органу. Доповнення V до цього додатка (Part-M) містить форму сертифіката для цього схвалення.

(b) Зазначене у М.А.604 керівництво організації з технічного обслуговування має визначати обсяг робіт, щодо яких видається схвалення. У Доповненні IV до цього додатка (Part-M) визначені всі можливі класи та рейтинги відповідно до Підчастини F цього додатка (Part-M).

(c) Схвалена організація з технічного обслуговування може виготовляти обмежений асортимент (номенклатуру) частин відповідно до даних для технічного обслуговування, які використовуються під час проведення робіт на власних виробничих приміщеннях та площах, про що зазначається в керівництві організації з технічного обслуговування.

М.А.604. Керівництво організації з технічного обслуговування

(а) Організація з технічного обслуговування має подати керівництво, що містить принаймні таку інформацію:

Продовження додатка 1

1. заяву, підписану відповідальним керівником, що підтверджує намір організації постійно працювати відповідно до вимог цього додатка (Part-M) і керівництва; та
2. обсяг робіт організації; та
3. посаду(и) та прізвище(а) особи (осіб), визначеної у підпункті (b) М.А.606; та
4. структуру організації із зазначенням підпорядкованості та обов'язків осіб, призначених відповідно до підпункту (b) М.А.606; та
5. перелік персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, та (якщо застосовно) персоналу з перегляду льотної придатності та персоналу, який забезпечує розробку та опрацювання схвалення програми технічного обслуговування, разом з обсягом схвалення такого персоналу; та
6. перелік місцезнаходжень, де виконується технічне обслуговування, разом із загальним описом виробничих приміщень та площ; та
7. процедури, що визначають, як організація з технічного обслуговування забезпечує відповідність вимогам цього додатка (Part-M); та
8. процедура(и) внесення змін до керівництва організації з технічного обслуговування.

(b) Керівництво організації з технічного обслуговування, а також зміни до нього мають бути схваленими компетентним органом.

(c) Незважаючи на положення підпункту (b) цього пункту, незначні зміни до керівництва можуть бути схвалені за відповідною процедурою (далі – непряме схвалення).

М.А.605. Виробничі приміщення та площі

Організація має забезпечити:

(a) Наявність виробничих приміщень та площ для усіх запланованих видів робіт, спеціалізовані майстерні та зони, належним чином відокремлені для забезпечення захисту від забруднення та впливу навколишнього середовища.

(b) Наявність відповідних офісних приміщень для організації всієї запланованої роботи, включаючи, зокрема, ведення записів з технічного обслуговування.

(c) Наявність складських приміщень з обмеженим доступом для зберігання компонентів, обладнання, інструментів та матеріалів. Умови зберігання мають забезпечувати відокремлення компонентів та матеріалів, непридатних до експлуатації від усіх інших компонентів, матеріалів, обладнання та інструментів. Умови зберігання мають відповідати інструкціям виробників, а доступ має бути лише для уповноваженого персоналу.

М.А.606. Вимоги до персоналу

- (а) Організація має призначити відповідального керівника, який має корпоративні повноваження щодо забезпечення фінансування та виконання всього замовленого технічного обслуговування відповідно до стандартів, передбачених цим додатком (Part-M).
- (b) Організація має призначити особу або групу осіб, до обов'язків яких входить забезпечення постійної відповідності організації вимогам цієї підчастини. Така/Такі особа(и) має(ють) підпорядковуватися безпосередньо відповідальному керівнику.
- (c) Усі особи, визначені у підпункті (b) цього пункту, мають бути спроможними показати наявність необхідних знань, підготовки та відповідного досвіду щодо виконання технічного обслуговування повітряного судна та/або компонента.
- (d) Організація повинна мати відповідний персонал, розрахований на виконання звичайного очікуваного обсягу робіт відповідно до договорів. Використання тимчасового персоналу на умовах субпідряду допускається в разі перевищення звичайного очікуваного обсягу робіт відповідно до договорів і лише для того персоналу, який не видає сертифіката передачі до експлуатації.
- (e) Кваліфікація всього персоналу, який залучений до технічного обслуговування, перегляду льотної придатності та розробки програм технічного обслуговування, має бути продемонстрована та записана.
- (f) Персонал, який виконує спеціалізовані роботи, такі як зварювання, неруйнівний контроль, крім кольорової дефектоскопії, має бути кваліфікований відповідно до офіційно визнаного стандарту.

(g) Організація з технічного обслуговування має працевлаштувати достатню кількість персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, для видачі відповідно до М.А.612 та М.А.613 сертифікатів передачі до експлуатації повітряних суден та компонентів. Такий персонал має відповідати вимогам Розділу V цих Авіаційних правил.

(h) Шляхом відступу від підпункту (g) цього пункту організація може використовувати персонал, який засвідчує технічне обслуговування, кваліфікований відповідно до нижчезазначених положень під час надання підтримки з технічного обслуговування експлуатантам, які задіяні у комерційній експлуатації, за умови схвалення відповідних процедур у керівництві організації:

1. Для виконання повторюваної передльотної директиви льотної придатності, в якій безпосередньо зазначено, що льотний екіпаж повітряного судна може виконувати таку директиву льотної придатності, організація може видати командирові повітряного судна обмежене повноваження персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, на підставі його свідоцтва льотного екіпажу, за умови, що організація гарантує наявність достатньої практичної підготовки зазначеної особи для забезпечення виконання директиви льотної придатності відповідно до стандарту, що вимагається;
2. Якщо повітряне судно експлуатується поза межами баз із підтримкою технічного обслуговування, організація може видати командирові повітряного судна обмежене повноваження персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, на підставі свідоцтва льотного екіпажу за умови, що організація гарантує наявність

достатньої практичної підготовки зазначеної особи для виконання завдань відповідно до стандарту, що вимагається.

(i) Якщо організація виконує перегляд льотної придатності та видає відповідний сертифікат перегляду льотної придатності для повітряних суден ELA1, що не використовуються в комерційній експлуатації відповідно до М.А.901 (I), вона повинна мати персонал з перегляду льотної придатності, що кваліфікований та уповноважений відповідно до М.А.901 (I) 1.

(j) Якщо організація бере участь у розробці та опрацюванні схвалення програми технічного обслуговування для повітряних суден ELA2, які не використовуються в комерційній експлуатації відповідно до М.А.201 (i) (3), вона повинна мати кваліфікований персонал, який має продемонструвати відповідні знання і досвід.

М.А.607. Персонал, який засвідчує технічне обслуговування та персонал з перегляду льотної придатності

(a) Додатково до вимог, передбачених підпунктом (g) М.А.606, персонал, який засвідчує технічне обслуговування, може використовувати свої права лише у тому разі, якщо організація пересвідчилась у такому:

1. персонал, який засвідчує технічне обслуговування, може продемонструвати свою відповідність вимогам 66.А.20 (b) додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, за винятком, коли додаток 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил посилається на законодавство держави-члена, – у такому разі персонал має відповідати вимогам такого законодавства, та

2. персонал, який засвідчує технічне обслуговування, має достатнє розуміння відповідного повітряного судна та/або компонента(тів) повітряного судна, що підлягає технічному обслуговуванню, разом з відповідними процедурами організації.

(b) У таких непередбачуваних випадках, коли повітряне судно приземлилося та не в змозі здійснити зліт у місцях, що не належать до головних баз, де немає відповідного персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, організація, якій згідно з договором доручається виконання технічного обслуговування, може видати разове сертифікаційне повноваження:

1. одному зі своїх працівників, який має кваліфікацію на тип повітряного судна, схожого за технологією, конструкцією та системами; або
2. будь-якій особі, що має досвід роботи з технічного обслуговування не менше ніж 3 роки і чинне свідоцтво ICAO на виконання технічного обслуговування повітряного судна з рейтингом типу повітряного судна, що потребує засвідчення технічного обслуговування, за умови відсутності у згаданому місці організації, яка належним чином схвалена відповідно до вимог цих Авіаційних правил, і за умови, що організація, якій згідно з договором доручається виконання технічного обслуговування, отримує та зберігає документи про досвід та свідоцтва зазначеної особи.

Про усі такі випадки повідомляється компетентний орган протягом семи днів після видачі такого сертифікаційного повноваження. Схвалена організація з технічного обслуговування, що видає разове сертифікаційне повноваження, має гарантувати, що будь-яке таке технічне обслуговування, що може вплинути на безпеку польотів, буде повторно перевірено.

(с) Схвалена організація з технічного обслуговування має вести детальні записи щодо персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, та персоналу з перегляду льотної придатності, а також зберігати поточний перелік всього персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, та персоналу з перегляду льотної придатності разом з переліком їх повноважень як частину керівництва організації відповідно до М.А.604 (а) 5.

М.А.608. Компоненти, обладнання та інструменти

(а) Організація повинна:

1. мати обладнання та інструменти, зазначені у даних для технічного обслуговування, що визначені М.А.609, або перевірені еквіваленти, перелік яких знаходиться у керівництві організації з технічного обслуговування, як таких, що є необхідними для проведення повсякденного технічного обслуговування у межах обсягу схвалення; та
2. підтвердити наявність доступу до будь-якого іншого обладнання та інструментів, що використовуються лише час від часу.

(б) Інструменти та обладнання мають контролюватися та калібруватися відповідно до офіційно визнаного стандарту. Організація має зберігати записи про такі калібрування і використані стандарти.

(с) Організація має здійснювати огляд, класифікацію та належне відокремлення усіх компонентів, що до неї надходять.

М.А.609. Дані для технічного обслуговування

При виконанні технічного обслуговування, включаючи модифікації та ремонти, схвалена організація з технічного обслуговування має зберігати та використовувати застосовні поточні дані для технічного обслуговування, визначені у М.А.401. У тому разі, якщо дані для технічного обслуговування надаються замовником, необхідно мати такі дані лише під час виконання роботи.

М.А.610. Замовлення на проведення робіт з технічного обслуговування

Перед тим, як розпочати технічне обслуговування, організація з технічного обслуговування та організація-замовник мають погодити письмове замовлення на проведення робіт з технічного обслуговування, яке чітко визначає обсяг виконуваних робіт.

М.А.611. Стандарти технічного обслуговування

Все технічне обслуговування має виконуватися відповідно до вимог Підчастини D Розділу А цього додатка (Part-M).

М.А.612. Сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна

Після завершення усього необхідного технічного обслуговування повітряного судна відповідно до вимог цієї підчастини, має видаватися сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна відповідно до М.А.801.

М.А.613. Сертифікат передачі до експлуатації компонента

(а) Після завершення усього необхідного технічного обслуговування компонента відповідно до вимог цієї підчастини має видаватися сертифікат передачі до експлуатації компонента відповідно до М.А.802. Форма 1 EASA має видаватися для всіх компонентів, крім компонентів, на яких виконується технічне обслуговування відповідно до вимог підпунктів (b), (d), (e) М.А.502, а також тих компонентів, що виготовлені відповідно до вимог М.А.603 (с).

(b) Сертифікат передачі до експлуатації компонента Форма 1 EASA може бути виданий з використанням комп'ютерної бази даних.

М.А.614. Записи з технічного обслуговування та перегляду льотної придатності

(а) Схвалена організація з технічного обслуговування має записувати всі деталі виконаних робіт. Записи, необхідні для підтвердження виконання всіх вимог щодо видачі сертифіката передачі до експлуатації, включаючи всі документи про передачу до експлуатації, оформлені субпідрядними організаціями, та щодо видачі сертифіката перегляду льотної придатності та рекомендації, мають зберігатися.

(b) Схвалена організація з технічного обслуговування має передати копію кожного сертифіката передачі до експлуатації власникові повітряного судна разом із копією будь-яких особливих даних щодо ремонту/модифікації, які використовувалися під час проведення ремонтів/модифікацій.

(с) Схвалена організація з технічного обслуговування має зберігати копії усіх записів з технічного обслуговування та всіх пов'язаних з ним даних для технічного обслуговування протягом трьох років після того, як повітряне судно або компонент повітряного судна, на якому проводилися роботи, було

передано до експлуатації схваленою організацією з технічного обслуговування. Крім того, організація має зберігати копії усіх записів, пов'язаних з видачею рекомендацій та сертифікатів перегляду льотної придатності, протягом трьох років з дати видачі та передати їх копії власнику повітряного судна.

1. Записи, про які йдеться у цьому пункті, мають зберігатись у спосіб, що гарантує захист від пошкодження, зміни та викрадення.
2. Вся комп'ютерна техніка, яка забезпечує резервування, має зберігатися окремо від тієї, що містить робочі дані, в середовищі, у якому забезпечується збереження у належному стані.
3. У разі припинення діяльності схваленої організації з технічного обслуговування усі записи з технічного обслуговування за останні три роки, що перебувають на зберіганні, мають бути передані останньому власникові або замовнику відповідного повітряного судна чи компонента або підлягають зберіганню у спосіб, визначений компетентним органом.

М.А.615. Привілеї організації

Організація з технічного обслуговування, схвалена відповідно до вимог Підчастини F Розділу А цього додатка (Part-M), може:

- (a) виконувати технічне обслуговування будь-якого повітряного судна та/або компонента, на які поширюється отримане нею схвалення, у місцях, що визначені у сертифікаті схвалення та Керівництві організації з технічного обслуговування;

- (b) організувати виконання спеціальних робіт під наглядом організації з технічного обслуговування в іншій організації, що має відповідну кваліфікацію, за умови безпосереднього схвалення компетентним органом відповідних процедур, визначених у керівництві організації з технічного обслуговування;
- (c) виконувати технічне обслуговування будь-якого повітряного судна та/або компонента, на які поширюється отримане нею схвалення, у будь-якому місці, якщо потреба в такому технічному обслуговуванні виникне внаслідок непридатності повітряного судна до експлуатації або через необхідність підтримання випадкового технічного обслуговування відповідно до умов, визначених у Керівництві;
- (d) видавати сертифікати передачі до експлуатації після завершення технічного обслуговування відповідно до М.А.612 або М.А.613;
- (e) якщо відповідним чином схвалена на виконання технічного обслуговування повітряних суден ELA1, що не використовуються в комерційній експлуатації:
 - 1. виконувати перегляди льотної придатності та видавати відповідний сертифікат перегляду льотної придатності відповідно до умов, зазначених в М.А.901 (1), та
 - 2. виконувати перегляди льотної придатності та видавати відповідні рекомендації відповідно до умов, зазначених у М.А.901 (1) і М.А.904 (a) 2 та (b);

- (f) розробляти програму технічного обслуговування та забезпечувати її схвалення відповідно до М.А.302 для повітряних суден ELA2, що не використовуються в комерційній експлуатації, відповідно до умов, зазначених у М.А.201 (i) (3), та обмежуючись рейтингами повітряних суден, зазначених у сертифікаті схвалення.

Організація повинна обслуговувати тільки те повітряне судно або компонент, для яких вона має схвалення, за умови наявності необхідних виробничих приміщень та площ, обладнання, інструменту, матеріалів, даних для технічного обслуговування і персоналу, який засвідчує технічне обслуговування.

М.А.616. Організаційні перегляди

З метою забезпечення виконання схваленою організацією з технічного обслуговування вимог цієї підчастини організація має проводити регулярні організаційні перегляди.

М.А.617. Зміни у схваленій організації з технічного обслуговування

З метою забезпечення можливості компетентному органу визначити стан підтримання відповідності схвалення вимогам цього додатка (Part-M) схвалена організація з технічного обслуговування має повідомляти про всі наміри щодо проведення будь-яких із нижчезазначених змін до їх впровадження:

1. найменування організації;
2. місцезнаходжень/місцепроживань організації;
3. додаткових місцезнаходжень організації;

4. відповідального керівника;
5. будь-якої з осіб, зазначених у підпункті (b) М.А.606;
6. виробничих приміщень та площ, обладнання, інструментів, матеріалів, процедур, обсягу робіт, персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, та персоналу з перегляду льотної придатності, які можуть вплинути на чинність схвалення.

У разі якщо запропоновані зміни у персоналі не були заздалегідь відомі керівникам, про такі зміни необхідно повідомляти за першої можливості.

М.А.618. Підтримання схвалення

(a) Схвалення має видаватися на необмежений строк. Схвалення має залишатися чинним, за умов, що:

1. організація і надалі відповідає вимогам цього додатка (Part-M) відповідно до положень, пов'язаних з опрацюванням недоліків, як зазначено в М.А.619, та
2. компетентному органу надано доступ до організації з метою перевірки постійної відповідності вимогам цього додатка (Part-M), та
3. сертифікат схвалення не було здано компетентному органу або анульовано.

(b) У разі анулювання схвалення, сертифікат підлягає поверненню компетентному органу.

М.А.619. Недоліки

(а) Недоліком рівня 1 є будь-яка істотна невідповідність вимогам цього додатка (Part-M), яка знижує стандарт безпеки і становить серйозну загрозу безпеці польотів.

(b) Недоліком рівня 2 є будь-яка невідповідність вимогам цього додатка (Part-M), яка може знизити стандарт безпеки та ймовірно становить загрозу безпеці польотів.

(с) Після отримання повідомлення про недоліки згідно з М.В.605 утримувач схвалення організації з технічного обслуговування має розробити план коригувальних дій і продемонструвати коригувальні дії, які задовольняють компетентний орган, у термін, погоджений з цим органом.

ПІДЧАСТИНА G – ОРГАНІЗАЦІЯ З УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬотної ПРИДАТНОСТІ

М.А.701. Сфера застосування

Ця підчастина встановлює вимоги, яким має відповідати організація з метою отримання чи підтримання схвалення на управління підтриманням льотної придатності повітряних суден.

М.А.702. Заявка

Заявка на видачу або зміну схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності має подаватися за формою та у порядку, встановлених компетентним органом.

М.А.703. Обсяг схвалення

(a) Схвалення визначається у сертифікаті, що видається компетентним органом відповідно до Доповнення VI до цього додатка (Part-M).

(b) Незалежно від підпункту (a) цього пункту, у випадку авіаперевізників, схвалення має бути частиною сертифіката експлуатанта, виданого компетентним органом для повітряних суден, що експлуатуються.

(c) Обсяг робіт, передбачений схваленням, має бути визначений у керівництві з управління підтриманням льотної придатності, відповідно до М.А.704.

М.А.704. Керівництво з управління підтриманням льотної придатності

(a) Організація з управління підтриманням льотної придатності має подати керівництво з управління підтриманням льотної придатності, що містить таку інформацію:

1. заяву, підписану відповідальним керівником, що підтверджує намір організації постійно працювати відповідно до вимог цього додатка (Part-M) і керівництва; та
2. обсяг робіт організації; та
3. посаду(и) та прізвище(а) особи (осіб), визначеної(их) у підпунктах (a), (c), (d) та (i) М.А.706; та

4. структуру організації із зазначенням підпорядкованості та обов'язків усіх осіб, призначених відповідно до підпунктів (a), (c), (d) та (i) М.А.706; та
 5. перелік визначеного М.А.707 персоналу з підтримання льотної придатності, визначаючи (де застосовно) персонал, уповноважений видавати дозвіл на виконання польотів відповідно до підпункту (c) М.А.711; та
 6. загальний опис та місцезнаходження виробничих приміщень та площ; та
 7. процедури, що визначають, як організація з управління підтриманням льотної придатності забезпечує відповідність вимогам цього додатка (Part-M); та
 8. процедури внесення змін до керівництва з управління підтриманням льотної придатності; та
 9. перелік схвалених програм технічного обслуговування повітряних суден або для повітряних суден, що не використовуються авіаперевізниками, перелік стандартних та базових програм технічного обслуговування.
- (b) Керівництво з управління підтриманням льотної придатності, а також зміни до нього мають бути схваленими компетентним органом.
- (c) Незважаючи на положення підпункту (b) цього пункту, незначні зміни до керівництва можуть бути схвалені непрямым шляхом із застосуванням

процедури непрямого схвалення. Процедура непрямого схвалення має визначати незначні допустимі зміни, встановлені організацією з управління підтриманням льотної придатності як частина керівництва, та бути схвалена компетентним органом, який є відповідальним за цю організацію з управління підтриманням льотної придатності.

М.А.705. Виробничі приміщення та площі

Організація з управління підтриманням льотної придатності має забезпечити комфортні офісні приміщення з відповідним розташуванням для персоналу, визначеного у М.А.706.

М.А.706. Вимоги до персоналу

(a) Організація має призначити відповідального керівника, який має корпоративні повноваження щодо забезпечення фінансування та виконання всієї діяльності з управління підтриманням льотної придатності відповідно до вимог цього додатка (Part-M).

(b) У випадку авіаперевізників відповідальним керівником, що передбачений підпунктом (a) цього пункту, має бути особа, яка також має корпоративні повноваження для забезпечення того, що вся експлуатація виконується та фінансується експлуатантом відповідно до стандарту, необхідного для отримання сертифіката експлуатанта.

(c) Організація має призначити особу або групу осіб, до обов'язків яких входить забезпечення постійної відповідності організації вимогам цієї підчастини. Така(і) особа(и) має(ють) підпорядковуватися безпосередньо відповідальному керівнику.

- (d) У випадку авіаперевізників відповідальний керівник має визначити призначену посадову особу. Ця особа є відповідальною за управління та нагляд за діяльністю з підтримання льотної придатності відповідно до підпункту (c) цього пункту.
- (e) Призначена посадова особа, визначена у підпункті (d) цього пункту, не має бути працевлаштована в організації з технічного обслуговування, схваленої відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, що має договір з експлуатантом, якщо це належним чином не погоджено з компетентним органом.
- (f) Організація повинна мати достатню кількість належним чином кваліфікованого персоналу для виконання очікуваної роботи.
- (g) Усі особи, визначені у підпунктах (c) і (d) цього пункту, мають бути спроможними показати наявність необхідних знань, підготовки та відповідного досвіду щодо підтримання льотної придатності повітряних суден.
- (h) Кваліфікація всього персоналу, який залучений до управління підтриманням льотної придатності, має бути записана.
- (i) Для організацій, що продовжують дію сертифікатів перегляду льотної придатності відповідно до вимог М.А.711 (a) 4 та М.А.901 (f), організація має призначати осіб, уповноважених на виконання таких дій, за умови їх погодження компетентним органом.
- (j) Організація має визначити та підтримувати оновленими у керівництві з управління підтриманням льотної придатності посаду(и) та

прізвище (прізвища) особи (осіб), яка (які) визначені у М.А.706 (а), М.А.706 (с), М.А.706 (d) та М.А.706 (і).

(к) Для повітряних суден складної конструкції, оснащених двигуном, і повітряних суден, які використовуються авіаперевізниками, організація має визначити та контролювати компетенцію персоналу, який бере участь в управлінні підтриманням льотної придатності, перегляді льотної придатності та/або аудитах якості відповідно до процедури та стандарту, погодженого компетентним органом.

М.А.707. Персонал з перегляду льотної придатності

(а) Для отримання схвалення на виконання перегляду льотної придатності та (якщо застосовно) видачу дозволів на виконання польотів схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності повинна мати відповідний персонал з перегляду льотної придатності для видачі сертифікатів перегляду льотної придатності або рекомендацій, як зазначено у Підчастині I Розділу А цього додатка (Part-M) та (якщо застосовно) видачі дозволу на виконання польотів відповідно до вимог М.А.711 (с):

1. Для повітряних суден, що використовуються авіаперевізниками, та повітряних суден з максимальною злітною масою понад 2730 кг, за винятком аеростатів, цей персонал повинен мати:

(а) щонайменше п'ять років досвіду з підтримання льотної придатності, та

Продовження додатка 1

- (b) відповідне свідоцтво згідно з додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил або авіаційну освіту чи її національний еквівалент, та
 - (c) формальне авіаційне навчання з технічного обслуговування, та
 - (d) посаду у схваленій організації з відповідними обов'язками.
 - (e) Незважаючи на підпункти (a) – (d), вимоги, викладені в М.А.707 (a) 1 (b), можуть бути замінені п'ятирічним досвідом з підтримання льотної придатності на додаток до вимог, викладених у М.А.707 (a) 1 (a).
2. Для повітряних суден, що не використовуються авіаперевізниками, з максимальною злітною масою 2730 кг і менше, та аеростатів цей персонал повинен мати:
- (a) щонайменше три роки досвіду з підтримання льотної придатності, та
 - (b) відповідне свідоцтво згідно з додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил або авіаційну освіту чи її національний еквівалент, та
 - (c) відповідне авіаційне навчання з технічного обслуговування, та
 - (d) посаду у схваленій організації з відповідними обов'язками.

- (е) Незважаючи на підпункти (а) – (d), вимоги, викладені в М.А.707 (а) 2 (b), можуть бути замінені чотирирічним досвідом з підтримання льотної придатності на додаток до вимог, викладених у М.А.707 (а) 2 (а).
- (b) Персонал з перегляду льотної придатності, призначений схваленою організацією з підтримання льотної придатності, може бути уповноважений схваленою організацією з підтримання льотної придатності лише тоді, коли він офіційно прийнятий компетентним органом після успішного проведення перегляду льотної придатності під наглядом компетентного органу або під наглядом персоналу з перегляду льотної придатності організації відповідно до процедур, схвалених компетентним органом.
- (с) Організація має забезпечити демонстрацію персоналом з перегляду льотної придатності повітряних суден відповідного недавнього досвіду з управління підтриманням льотною придатністю.
- (d) Персонал з перегляду льотної придатності має бути ідентифікований шляхом внесення кожної особи до керівництва з управління підтриманням льотної придатності із зазначенням посилання на їх авторизації на перегляд льотної придатності.
- (е) Організація має зберігати записи щодо всього персоналу з перегляду льотної придатності, що має включати детальну інформацію щодо будь-якої відповідної кваліфікації разом зі стислим описом відповідного досвіду з управління підтриманням льотної придатності та підготовки, та копію авторизації. Ці записи мають зберігатися протягом двох років після того, як особа, що входила до складу персоналу з перегляду льотної придатності, покинула організацію.

М.А.708. Управління підтриманням льотної придатності

(а) Вся діяльність з управління підтриманням льотної придатності має виконуватися відповідно до вимог Підчастини С Розділу А цього додатка (Part-M).

(б) Для кожного повітряного судна, для якого виконується управління, схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності має:

1. розробляти та контролювати програму технічного обслуговування повітряного судна, для якого виконується управління, включаючи будь-яку застосовну програму надійності,
2. подавати на схвалення компетентному органу програму технічного обслуговування та зміни до неї, якщо останні не підпадають під процедуру непрямого схвалення відповідно до М.А.302 (с), а для повітряних суден, які не використовуються авіаперевізниками, надати копію цієї програми власнику або експлуатанту, який є відповідальним згідно з М.А.201,
3. управляти схваленнями модифікацій та ремонтів,
4. забезпечити проведення всього обсягу робіт з технічного обслуговування відповідно до схваленої програми технічного обслуговування та передачу до експлуатації відповідно до Підчастини Н Розділу А цього додатка (Part-M),

5. забезпечити виконання усіх застосовних директив льотної придатності та експлуатаційних директив, що впливають на підтримання льотної придатності,
6. забезпечити усунення всіх дефектів у належним чином схваленій організації з технічного обслуговування, виявлених під час планового технічного обслуговування чи тих, про які було повідомлено,
7. забезпечити передачу повітряного судна до належним чином схваленої організації з технічного обслуговування за потреби,
8. координувати проведення планового технічного обслуговування, виконання директив льотної придатності, заміну компонентів з обмеженим ресурсом, а також огляд компонентів з метою забезпечення належного виконання робіт,
9. виконувати управління та зберігання всіх записів з підтримання льотної придатності та/або технічного бортового журналу експлуатанта,
10. забезпечити відповідність звіту про масу і центрування фактичному стану повітряного судна.

(с) У випадку повітряних суден складної конструкції, оснащених двигуном, або повітряних суден, які використовуються в комерційному повітряному транспорті, або повітряних суден, які використовуються у комерційній спеціалізованій експлуатації або комерційній експлуатації схваленої організації з підготовки пілотів (АТО), якщо організація з управління

підтриманням льотної придатності не схвалена належним чином відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил або Підчастини F Розділу А цього додатка (Part-M), організація після консультації з експлуатантом має укласти письмовий договір з технічного обслуговування із організацією, схваленою відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил або Підчастини F Розділу А цього додатка (Part-M), чи іншим експлуатантом, у якому детально визначено функції, передбачені М.А.301-2, М.А.301-3, М.А.301-5 та М.А.301-6, для забезпечення того, що весь обсяг робіт з технічного обслуговування зрештою виконаний організацією з технічного обслуговування, схваленою відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил або Підчастини F Розділу А цього додатка (Part-M), та визначено виконання функцій з якості, передбачених М.А.712 (b).

(d) Незважаючи на підпункт (c) цього пункту, договір може бути укладений у формі окремих замовлень на проведення робіт, переданих до організації з технічного обслуговування, схваленої відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил або Підчастини F Розділу А цього додатка (Part-M), у разі:

1. необхідності проведення позапланового лінійного технічного обслуговування повітряного судна;
2. виконання технічного обслуговування компонента, включаючи технічне обслуговування двигуна.

М.А.709. Документація

(a) Для виконання завдань з підтримання льотної придатності, передбачених М.А.708, схвалена організація з управління підтриманням

льотної придатності повинна мати та використовувати застосовні поточні дані для технічного обслуговування відповідно до М.А.401. Такі дані можуть бути надані власником або експлуатантом за умови укладення відповідного договору з таким власником або експлуатантом. У такому разі організація з управління підтриманням льотної придатності має тільки зберігати такі дані протягом терміну дії договору, окрім випадків, коли інше вимагається М.А.714.

(b) Для повітряних суден, які не використовуються авіаперевізниками, схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності може розробити базові та/або загальні програми технічного обслуговування, щоб отримати первинне схвалення та/або розширити обсяг схвалення без укладання договорів, зазначених у Доповненні I до цього додатка (Part-M). Проте такі базові та/або загальні програми технічного обслуговування не виключають необхідності своєчасного розроблення відповідної програми технічного обслуговування повітряного судна відповідно до вимог М.А.302 до використання привілеїв, зазначених в М.А.711.

М.А.710. Перегляд льотної придатності

(a) Для того, щоб задовольнити вимоги щодо перегляду льотної придатності повітряних суден, зазначених в М.А.901, схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності має провести повний задокументований перегляд записів повітряного судна, щоб переконатися, що:

1. години нальоту та пов'язані льотні цикли планера, двигуна та гвинта записувалися належним чином, та
2. керівництво з льотної експлуатації застосовно до конфігурації повітряного судна та відображає статус останніх змін, та

3. виконано весь обсяг обов'язкових робіт з технічного обслуговування повітряного судна відповідно до схваленої програми технічного обслуговування, та
4. усунено або (якщо застосовно) відкладено у контрольований спосіб усі відомі дефекти, та
5. виконано та належним чином записано всі застосовні директиви льотної придатності, та
6. всі застосовні модифікації та ремонти, виконані на повітряному судні, було зареєстровано та відповідають вимогам Part-21, та
7. всі компоненти з обмеженим ресурсом, встановлені на повітряне судно, належним чином ідентифіковано, зареєстровано, та не перевищено їх схвалений ресурс, та
8. весь обсяг виконаних робіт з технічного обслуговування було передано до експлуатації відповідно до вимог цього додатка (Part-M), та
9. поточний звіт про масу і центрування відповідає конфігурації повітряного судна і є чинним, та
10. повітряне судно відповідає останній ревізії типової конструкції, схваленої Агентством, та

11. якщо потрібно, повітряне судно має сертифікат щодо шуму на місцевості, який відповідає поточній конфігурації повітряного судна, відповідно до вимог Підчастини I Part-21.

(b) Персонал з перегляду льотної придатності схваленої організації з управління підтриманням льотної придатності має проводити фізичний огляд повітряного судна. Для виконання такого огляду персонал з перегляду льотної придатності, що не має відповідної кваліфікації згідно з вимогами додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, має отримати допомогу від такого кваліфікованого персоналу.

(c) Шляхом проведення фізичного огляду повітряного судна персонал з перегляду льотної придатності має переконатися, що:

1. всі необхідні маркування та таблички встановлено належним чином, та
2. повітряне судно відповідає схваленому керівництву з льотної експлуатації, та
3. конфігурація повітряного судна відповідає схваленій документації, та
4. неможливо виявити очевидний дефект, який не був розглянутий відповідно до M.A.403, та
5. неможливо виявити розбіжності між повітряним судном і задокументованим переглядом записів повітряного судна відповідно до підпункту (a) цього пункту.

(d) Шляхом відступу від М.А.901 (а) перегляд льотної придатності може проводитись раніше, але не більше ніж на 90 діб, без втрати періодичності дії переглядів льотної придатності, щоб мати можливість проводити фізичний огляд під час проведення форми технічного обслуговування.

(e) Сертифікат перегляду льотної придатності (Форма 15b EASA) або рекомендація для видачі сертифіката перегляду льотної придатності (Форма 15a EASA), що зазначені у Доповненні III до цього додатка (Part-M), можуть бути видані тільки:

1. належним чином уповноваженим відповідно до вимог М.А.707 персоналом, що виконує перегляд льотної придатності від імені схваленої організації з управління підтриманням льотної придатності або персоналом, який засвідчує технічне обслуговування, у випадках, визначених в М.А.901 (g), та
2. у разі задоволення, що перегляд льотної придатності було повністю проведено та не виявлено невідповідності, що становлять загрозу безпеці польотів.

(f) Копія будь-якого сертифіката перегляду льотної придатності, виданого або продовженого для повітряного судна, має надсилатися протягом 10 днів до держави-члена, яка є державою реєстрації повітряного судна.

(g) Завдання щодо перегляду льотної придатності не мають передаватися за субпідрядом.

(ga) Для повітряних суден ELA1, що не використовуються в комерційній експлуатації, для яких програма технічного обслуговування

повітряного судна була запроваджена відповідно до М.А.302 (h), програма технічного обслуговування повітряного судна має бути переглянута разом з переглядом льотної придатності. Цей перегляд має бути виконаний особою, яка виконала перегляд льотної придатності.

(h) Якщо результат перегляду льотної придатності є нестаточним або якщо перегляд відповідно до М.А.710 (ga) показує невідповідності на повітряному судні, пов'язані з недоліками у змісті програми технічного обслуговування, компетентний орган має бути проінформований організацією якомога швидше, але в будь-якому разі протягом 72 годин з моменту виявлення такого стану під час проведення перегляду. Сертифікат перегляду льотної придатності не має бути виданий доти, доки не будуть усунені всі недоліки.

М.А.711. Привілеї організації

(a) Організація з управління підтриманням льотної придатності, схвалена відповідно до вимог Підчастини G Розділу А цього додатка (Part-M), може:

1. виконувати управління підтриманням льотної придатності повітряних суден, які зазначені у сертифікаті схвалення, за винятком тих, які використовуються авіаперевізниками;
2. виконувати управління підтриманням льотної придатності повітряних суден, які використовуються авіаперевізниками, які зазначені як у сертифікаті схвалення, так і у сертифікаті експлуатанта (АОС);

3. організувати виконання обмежених завдань з підтримання льотної придатності з будь-якою договірною організацією, яка працює під її системою якості та зазначена у сертифікаті схвалення;
4. продовжувати відповідно до умов М.А.901 (f) сертифікат перегляду льотної придатності, виданий компетентним органом або іншою організацією з управління підтриманням льотної придатності, схваленою відповідно до Підчастини G Розділу А цього додатка (Part-M);

(b) Схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності, зареєстрована в одній з держав-членів, може додатково бути схвалена на проведення переглядів льотної придатності, як зазначено у М.А.710, а також:

1. видавати відповідний сертифікат перегляду льотної придатності і продовжувати своєчасно його дію відповідно до умов, викладених в М.А.901 (c) 2 або М.А.901 (e) 2; та
2. надавати рекомендацію щодо перегляду льотної придатності компетентному органу держави-члена, що є державою реєстрації.

(c) Організація з управління підтриманням льотної придатності, чие схвалення включає привілеї, визначені в М.А.711 (b), може бути додатково схвалена на видачу дозволу на виконання польотів відповідно до 21.А.711 (d) Part-21 для конкретних повітряних суден, для яких організація схвалена видавати сертифікат перегляду льотної придатності, в разі якщо організація з управління підтриманням льотної придатності проводить перевірку на

відповідність схваленим умовам польоту за умови відповідної схваленої процедури в керівництві, як зазначено в М.А.704.

М.А.712. Система якості

(а) Для забезпечення того, що схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності продовжує відповідати вимогам цієї підчастини, організація має запровадити систему якості та призначити керівника з якості для моніторингу відповідності та адекватності процедур, необхідних для забезпечення льотнопридатного повітряного судна. Моніторинг відповідності має включати систему зворотного зв'язку з відповідальним керівником з метою забезпечення впровадження коригувальних дій за потреби.

(б) Система якості має здійснювати моніторинг діяльності, що виконується відповідно до вимог, передбачених Підчастиною G Розділу А цього додатка (Part-M). Вона має включати принаймні такі функції:

1. моніторинг того, що вся діяльність відповідно до вимог Підчастини G Розділу А цього додатка (Part-M) виконується відповідно до схвалених процедур, та
2. моніторинг того, що весь обсяг договірної технічної обслуговування виконується відповідно до умов договору, та
3. моніторинг постійної відповідності вимогам цього додатка (Part-M).

(с) Записи щодо цієї діяльності мають зберігатися протягом щонайменше двох років.

(d) Якщо схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності одночасно схвалена відповідно до положень інших авіаційних правил України, система якості може бути поєднана з тією системою, що вимагається іншими авіаційними правилами України.

(e) У випадку авіаперевізників система якості відповідно до Підчастини G Розділу А цього додатка (Part-M) має бути невід'ємною частиною системи якості експлуатанта.

(f) У разі невеликої організації, яка не виконує управління підтриманням льотної придатності повітряних суден, які використовуються авіаперевізниками, система якості за умови схвалення компетентним органом може бути замінена проведенням регулярних організаційних переглядів, крім випадків, коли організація видає сертифікати перегляду льотної придатності для повітряних суден з максимальною злітною масою понад 2730 кг, крім аеростатів. Якщо система якості відсутня, організація не має передавати за договором іншим сторонам завдання з управління підтриманням льотної придатності.

М.А.713. Зміни у схваленій організації з управління підтриманням льотної придатності

З метою забезпечення можливості компетентному органу визначити постійну відповідність вимогам цього додатка, схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності має повідомляти компетентний орган про будь-яку пропозицію щодо введення таких змін до їх впровадження:

1. найменування організації;

2. місцезнаходжень/місцепроживань організації;
3. додаткових місцезнаходжень організації;
4. відповідального керівника;
5. будь-якої з осіб, зазначених у М.А.706 (с);
6. виробничих приміщень та площ, процедур, обсягу робіт та персоналу, які можуть вплинути на чинність схвалення.

У разі, якщо запропоновані зміни у персоналі не були заздалегідь відомі керівникам, про такі зміни необхідно повідомляти за першої можливості.

М.А.714. Ведення записів

(а) Організація з управління підтриманням льотної придатності має вести докладні записи про виконані роботи. Записи, передбачені М.А.305 та (якщо застосовно) М.А.306, мають зберігатися.

(б) Якщо організація з управління підтриманням льотної придатності має привілеї, зазначені в М.А.711 (b), вона має зберігати копію кожного виданого або (якщо застосовно) продовженого сертифіката перегляду льотної придатності та рекомендації з усіма підтвердними документами. Також організація має зберігати копію будь-якого сертифіката перегляду льотної придатності, який вона продовжила відповідно до привілеїв, зазначених у М.А.711 (a) 4.

(c) Якщо організація з управління підтриманням льотної придатності має привілеї, зазначені в М.А.711 (c), вона має зберігати копію кожного дозволу на виконання польотів, виданого відповідно до положень 21.A.729 Part-21.

(d) Організація з управління підтриманням льотної придатності має зберігати копії всіх записів, зазначених у підпунктах (b) і (c) цього пункту, протягом двох років після того, як повітряне судно назавжди було знято з експлуатації.

(e) Записи мають зберігатися так, щоб забезпечити їхній захист від пошкодження, зміни чи викрадення.

(f) Вся комп'ютерна техніка, яка забезпечує резервування, має зберігатися окремо від тієї, що містить робочі дані, в середовищі, у якому забезпечується збереження у належному стані.

(g) У разі передачі управління підтриманням льотної придатності повітряного судна іншій організації чи особі усі записи, що зберігаються, мають бути передані зазначеній організації чи особі. Визначені строки зберігання записів мають продовжувати застосовуватися до зазначеної організації чи особи.

(h) У разі припинення діяльності організації з управління підтриманням льотної придатності всі записи, що зберігаються, мають бути передані власнику повітряного судна.

М.А.715. Підтримання схвалення

(а) Схвалення має видаватися на необмежений строк. Схвалення має залишатися чинним за умов, що:

1. організація і надалі відповідає вимогам цього додатка (Part-M) відповідно до положень, пов'язаних з опрацюванням недоліків, як зазначено в М.В.705, та
2. компетентному органу надано доступ до організації з метою перевірки постійної відповідності вимогам цього додатка (Part-M), та
3. сертифікат схвалення не було здано компетентному органу або анульовано.

(b) У разі анулювання сертифіката схвалення він підлягає поверненню компетентному органу.

М.А.716. Недоліки

(а) Недоліком рівня 1 є будь-яка істотна невідповідність вимогам цього додатка (Part-M), яка знижує стандарт безпеки і становить серйозну загрозу безпеці польотів.

(b) Недоліком рівня 2 є будь-яка невідповідність вимогам цього додатка (Part-M), яка може знизити стандарт безпеки та ймовірно становить загрозу безпеці польотів.

(c) Після отримання повідомлення про недоліки згідно з М.В.705 вимогам цього додатка (Part-M) утримувач схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності повинен розробити план коригувальних дій і

продемонструвати коригувальні дії, які задовольняють компетентний орган, у термін, погоджений з цим органом.

ПІДЧАСТИНА Н – СЕРТИФІКАТ ПЕРЕДАЧІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ (CRS)

М.А.801. Сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна

(a) За винятком повітряних суден, що передані до експлуатації організацією з технічного обслуговування, схваленою відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, сертифікат передачі до експлуатації має видаватися відповідно до вимог цієї підчастини.

(b) Жодне повітряне судно не може бути передане до експлуатації, поки не буде видано сертифікат передачі до експлуатації після виконання будь-якого технічного обслуговування, за умови, що все необхідне технічне обслуговування було виконано належним чином:

1. відповідним персоналом, який засвідчує технічне обслуговування від імені організації з технічного обслуговування, схваленої відповідно до вимог Підчастини F Розділу А цього додатка (Part-M), або
2. персоналом, який засвідчує технічне обслуговування, відповідно до вимог, викладених у додатку 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, за винятком складних завдань з технічного обслуговування, визначених у Доповненні VII до цього додатка (Part-M), для яких застосовується підпункт 1, або
3. пілотом-власником відповідно до вимог М.А.803.

(c) Шляхом відступу від М.А.801 (b) 2 для повітряних суден ЕLА1, що не використовуються у комерційному повітряному транспорті або у комерційній спеціалізованій експлуатації або в експлуатації комерційної схваленої організації з підготовки пілотів, наведені у Доповненні VII до цього додатка (Part-M) складні завдання з технічного обслуговування повітряних суден можуть бути передані до експлуатації персоналом, який засвідчує технічне обслуговування, що зазначений у М.А.801 (b) 2;

(d) Шляхом відступу від М.А.801 (b) у разі непередбачених ситуацій, коли повітряне судно приземлилося та не в змозі здійснити зліт у місцях, де немає схваленої належним чином організації з технічного обслуговування, відповідно до вимог цього додатка (Part-M) або додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, а також немає відповідного персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, власник може уповноважити будь-яку особу, що має не менше ніж три роки відповідного досвіду з технічного обслуговування та має належну кваліфікацію, виконувати технічне обслуговування згідно зі стандартами, викладеними у Підчастині D цього додатка (Part-M), та передавати повітряне судно до експлуатації. У такому разі власник має:

1. отримати та зберігати у записах повітряного судна детальну інформацію про весь обсяг виконаних робіт та кваліфікацію, що мав персонал, який видав сертифікат, та
2. забезпечити, що будь-яке таке технічне обслуговування було перевірено, а повітряне судно – передано до експлуатації особою, яка має відповідні повноваження, які зазначені в М.А.801 (b), або організацією, що схвалена відповідно до вимог Підчастини F Розділу А цього додатка (Part-M) або додатка 2 (Part-145) до цих

Авіаційних правил, якомога скоріше, але не пізніше, ніж за сім днів, та

3. проінформувати організацію, яка є відповідальною за управління підтриманням льотної придатності повітряного судна, якщо з нею укладено договір відповідно до М.А.201 (i), або компетентний орган, у разі відсутності такого договору, протягом семи днів після видачі такого уповноваження на передачу до експлуатації.

(e) У разі передачі до експлуатації відповідно до вимог М.А.801 (b) 2 або М.А.801 (c) персонал, який засвідчує технічне обслуговування, під час виконання робіт з технічного обслуговування може скористатися допомогою однієї або більше осіб, які перебувають під його/її безпосереднім та постійним контролем.

(f) Сертифікат передачі до експлуатації має містити принаймні:

1. основні подробиці виконаного технічного обслуговування, та
2. дату завершення такого технічного обслуговування, та
3. відомості про організацію та/або особу, яка видає сертифікат передачі до експлуатації, у тому числі:

(i) посилання на схвалення організації з технічного обслуговування, схваленої відповідно до вимог Підчастини F Розділу А цього додатка (Part-M), та персонал, який засвідчує технічне обслуговування та видає такий сертифікат, або

(ii) якщо сертифікат передачі до експлуатації видано відповідно до вимог М.А.801 (b) 2 або М.А.801 (c), – відомості та (якщо застосовно) номер свідоцтва персоналу, який засвідчує технічне обслуговування та видає такий сертифікат;

4. обмеження щодо льотної придатності або експлуатації (за наявності).

(g) Шляхом відступу від підпункту (b) та незважаючи на положення підпункту (h) цього пункту, якщо передбачене технічне обслуговування не може бути завершено, сертифікат передачі до експлуатації може бути виданий у межах схвалених обмежень повітряного судна. Цей факт разом з усіма можливими обмеженнями з льотної придатності або експлуатації має бути зазначений у сертифікаті передачі до експлуатації перед його видачею як частина обов'язкової інформації, наведеної у підпункті (f) 4 цього пункту.

(h) Сертифікат передачі до експлуатації не має видаватися у разі, якщо відомі будь-які невідповідності, що становлять загрозу для безпеки польотів.

М.А.802. Сертифікат передачі до експлуатації компонента

(a) Сертифікат передачі до експлуатації має бути виданий після завершення будь-якого технічного обслуговування компонента повітряного судна відповідно до М.А.502.

(b) Сертифікат дозволеної передачі, який визначається Формою 1 EASA, становить сертифікат передачі до експлуатації компонента, за винятком, коли таке технічне обслуговування компонентів повітряних суден виконано відповідно до підпунктів (b), (d), (e) М.А.502, тоді технічне обслуговування

підпадає під дію процедур передачі повітряного судна до експлуатації відповідно до вимог М.А.801.

М.А.803. Уповноваження пілота-власника

(a) Для того, щоб вважатися кваліфікованим як пілот-власник, особа повинна:

1. мати чинне свідоцтво пілота (або еквівалент), видане(ий) або валідоване(ий) державою-членом для рейтингу типу або класу повітряного судна, та
2. бути власником повітряного судна одноосібно або з іншою особою як співвласник; такий власник повинен бути:
 - (i) однією з фізичних осіб, зазначених у реєстраційному посвідченні, або
 - (ii) членом неприбуткової юридичної особи, що діє у галузі розваг та відпочинку, якщо така юридична особа визначена у реєстраційному посвідченні як власник або експлуатант, та він безпосередньо задіяний у процесі прийняття рішення юридичної особи та призначений цією юридичною особою як пілот-власник, який виконує технічне обслуговування.

(b) Для будь-якого повітряного судна нескладної конструкції, оснащеного двигуном, з максимальною злітною масою 2730 кг або менше, планера, мотопланера або аеростата, які не використовуються у комерційному повітряному транспорті або у комерційній спеціалізованій експлуатації або

експлуатації комерційної схваленої організації з підготовки пілотів (АТО), пілот-власник може видавати сертифікат передачі до експлуатації після обмеженого технічного обслуговування, яке виконує пілот-власник, визначеного у Доповненні VIII до цього додатка (Part-M).

(с) Обсяг обмеженого технічного обслуговування, яке виконує пілот-власник, має бути визначений у програмі технічного обслуговування повітряного судна, що зазначена у М.А.302.

(d) Сертифікат передачі до експлуатації має бути внесений до формулярів та містити основні деталі виконаного технічного обслуговування, дані для технічного обслуговування, що були використані, дату завершення технічного обслуговування та персональні дані, підпис і номер свідоцтва пілота-власника, який видав цей сертифікат.

ПІДЧАСТИНА I – СЕРТИФІКАТ ПЕРЕГЛЯДУ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ

М.А.901. Перегляд льотної придатності повітряного судна

Щоб забезпечити чинність сертифіката льотної придатності повітряного судна, необхідно періодично проводити перегляд льотної придатності повітряного судна та записів з підтримання льотної придатності.

(a) Сертифікат перегляду льотної придатності видається відповідно до Доповнення III до цього додатка (Part-M) (Форма 15a EASA, 15b EASA або 15c EASA) після завершення задовільного перегляду льотної придатності. Сертифікат перегляду льотної придатності є дійсним протягом одного року.

(b) Повітряне судно у контрольованому середовищі – це повітряне судно:

(i) яке постійно перебувало протягом останніх 12 місяців під управлінням однієї організації з управління підтриманням льотної придатності, схваленої відповідно до вимог Підчастини G Розділу A цього додатка (Part-M), та

(ii) технічне обслуговування якого протягом останніх 12 місяців виконувалось організацією з технічного обслуговування, схваленою відповідно до вимог Підчастини F Розділу A цього додатка (Part-M) або додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил. Це включає завдання з технічного обслуговування, зазначені в М.А.803 (b), виконані та передані до експлуатації відповідно до підпунктів (b) 2 або (b) 3 М.А.801.

(c) Для всіх повітряних суден, що використовуються авіаперевізниками, та повітряних суден з максимальною злітною масою, що перевищує 2730 кг, за винятком аеростатів, що знаходяться у контрольованому середовищі, організація, на яку посилається підпункт (b) цього пункту, що здійснює управління підтриманням льотної придатності повітряних суден, може за наявності відповідного схвалення та за умови відповідності вимогам підпункту (k) цього пункту, виконувати таке:

1. видавати сертифікат перегляду льотної придатності відповідно до М.А.710, та
2. для виданих нею сертифікатів перегляду льотної придатності, якщо повітряне судно залишалося у контрольованому середовищі,

продовжувати двічі дію сертифіката перегляду льотної придатності кожного разу на один рік.

(d) Для всіх повітряних суден, що використовуються авіаперевізниками, та повітряних суден, максимальна злітна маса яких перевищує 2730 кг, за винятком аеростатів, які:

- (i) не знаходяться в контрольованому середовищі, або
- (ii) управління підтриманням льотної придатності яких здійснює організація з управління підтриманням льотної придатності, що не має привілеїв на виконання перегляду льотної придатності, сертифікат перегляду льотної придатності має бути виданий компетентним органом у разі задовільних результатів оцінювання рекомендації, виданої організацією з управління підтриманням льотної придатності, схваленої належним чином відповідно до вимог Підчастини G Розділу А цього додатка (Part-M), надісланої разом із заявкою власника або експлуатанта. Ця рекомендація має базуватися на перегляді льотної придатності, виконаному відповідно до М.А.710.

(e) Для повітряних суден, що не використовуються авіаперевізниками, максимальна злітна маса яких складає 2730 кг та менше, а також для аеростатів, будь-яка організація з управління підтриманням льотної придатності, схвалена відповідно до вимог Підчастини G Розділу А цього додатка (Part-M) та призначена власником або експлуатантом, може у разі відповідного схвалення та відповідності вимогам підпункту (k) цього пункту:

1. видавати сертифікат перегляду льотної придатності відповідно до М.А.710, та

2. для виданих нею сертифікатів перегляду льотної придатності, якщо повітряне судно залишалось у контрольованому середовищі під її управлінням, продовжувати двічі дію сертифіката перегляду льотної придатності кожного разу на один рік.

(f) Шляхом відступу від М.А.901 (с) 2 та М.А.901 (е) 2 для повітряних суден, що знаходяться у контрольованому середовищі, організація, на яку посилається підпункт (b) цього пункту, що здійснює управління підтриманням льотної придатності повітряного судна, за умови відповідності підпункту (k) цього пункту, може двічі продовжити дію сертифіката перегляду льотної придатності строком на один рік, виданого компетентним органом або іншою організацією з управління підтриманням льотної придатності, схваленою відповідно до вимог Підчастини G Розділу А цього додатка (Part-M).

(g) Шляхом відступу від М.А.901 (е) та М.А.901 (і) 2 для повітряних суден ELA1, що не використовуються у комерційному повітряному транспорті та не використовуються у комерційній спеціалізованій експлуатації або експлуатації комерційної схваленої організації з підготовки пілотів (АТО), сертифікат перегляду льотної придатності також може бути виданий компетентним органом у разі задовільних результатів оцінювання на підставі надісланої разом із заявкою власника або експлуатанта рекомендації, зробленої персоналом, який засвідчує технічне обслуговування, офіційно схваленим компетентним органом і який відповідає вимогам положень додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, а також вимогам, викладеним в М.А.707 (а) 2 (а). Ця рекомендація має базуватися на перегляді льотної придатності, виконаному відповідно до М.А.710, та не має видаватися на строк понад два послідовні роки.

(h) У разі виявлення потенційної загрози для безпеки польотів, компетентний орган має самостійно виконати перегляд льотної придатності та видати сертифікат перегляду льотної придатності.

(i) На додаток до підпункту (h) цього пункту компетентний орган може також самостійно виконувати перегляд льотної придатності та видавати сертифікат перегляду льотної придатності у таких випадках:

1. якщо повітряне судно знаходиться в управлінні організації з управління підтриманням льотної придатності, що схвалена відповідно до вимог Підчастини G Розділу А цього додатка (Part-M), що розташована у третій країні;
2. для всіх аеростатів та будь-яких інших повітряних суден з максимальною злітною масою 2730 кг та менше, за вимогою власника.

(j) У випадках, коли компетентний орган самостійно виконує перегляд льотної придатності та/або видає сертифікат перегляду льотної придатності, власник або експлуатант має надати компетентному органу:

1. документацію, яку вимагає компетентний орган, та
2. придатне приміщення у відповідному місці для його персоналу, та
3. (за потреби) підтримку персоналу, належним чином кваліфікованого відповідно до вимог додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил або до еквівалентних вимог щодо персоналу, викладених у 145.A.30 (j) (1) та (2) додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил.

(k) Сертифікат перегляду льотної придатності не може бути виданий або продовжений у разі наявності свідчень або підстав вважати, що повітряне судно не є льотнопридатним.

(l) Для повітряних суден ELA1, що не використовуються в комерційній експлуатації, організація з технічного обслуговування, схвалена відповідно до додатка 2 (Part-145) або Підчастини F Розділу А додатка 1 (Part-M), яка виконує щорічний огляд, що міститься в програмі технічного обслуговування, може за наявності відповідного схвалення виконати перегляд льотної придатності і видати відповідний сертифікат перегляду льотної придатності у разі дотримання таких умов:

1. Організація призначає персонал з перегляду льотної придатності, який відповідає таким вимогам:
 - (a) Персонал з перегляду льотної придатності має сертифікаційне повноваження для відповідного повітряного судна;
 - (b) Персонал з перегляду льотної придатності має принаймні три роки досвіду роботи як персонал, який засвідчує технічне обслуговування;
 - (c) Персонал з перегляду льотної придатності є незалежним від процесу управління підтриманням льотної придатності повітряного судна, яке перевіряється або є повністю відповідальним за процес управління підтриманням льотної придатності повітряного судна, що перевіряється;

- (d) Персонал з перегляду льотної придатності отримав знання щодо положень цього додатка (Part-M), що належать до управління підтриманням льотної придатності;
 - (e) Персонал з перегляду льотної придатності здобув знання щодо процедур організації з технічного обслуговування, що належать до перегляду льотної придатності та видачі сертифіката перегляду льотної придатності, про що документально підтверджено;
 - (f) Персонал з перегляду льотної придатності був офіційно прийнятий компетентним органом після проведення перегляду льотної придатності під наглядом компетентного органу або під наглядом персоналу з перегляду льотної придатності організації відповідно до процедури, схваленої компетентним органом;
 - (g) Персонал з перегляду льотної придатності виконав принаймні один перегляд льотної придатності за останній дванадцятимісячний період.
2. Перегляд льотної придатності виконується одночасно із щорічним оглядом, що міститься в програмі технічного обслуговування, та тією самою особою, яка засвідчує цей щорічний огляд, з можливістю використання положення, що міститься в М.А.710 (d), щодо виконання перегляду раніше на 90 днів.
 3. Перегляд льотної придатності включає повний перегляд документації відповідно до М.А.710 (a).

4. Перегляд льотної придатності включає фізичний огляд повітряного судна відповідно до підпунктів (b) та (c) М.А.710.
5. Сертифікат перегляду льотної придатності Форма 15с EASA видається від імені організації з технічного обслуговування особою, яка виконувала перегляд льотної придатності, якщо встановлено, що:
 - (a) перегляд льотної придатності було виконано повністю та задовільно, та
 - (b) програму технічного обслуговування було переглянуто відповідно до М.А.710 (ga), та
 - (c) відсутні відомі невідповідності, що становлять загрозу безпеці польотів.
6. Копія виданого сертифіката перегляду льотної придатності надсилається до компетентного органу держави-члена реєстрації повітряного судна протягом 10 днів з дати видачі.
7. Компетентний орган держави-члена, який є державою реєстрації, повідомляється протягом 72 годин, якщо організація визначила, що перегляд льотної придатності є неостаточним або якщо перегляд відповідно до М.А.901 (l) 5 (b) доводить невідповідності на повітряному судні, пов'язані з неповнотою змісту програми технічного обслуговування.
8. Керівництво організації з технічного обслуговування (МOM або МОЕ) описує таке:

- (a) Процедури для виконання переглядів льотної придатності і видачі відповідного сертифіката перегляду льотної придатності.
- (b) Імена та прізвища персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, уповноваженого на виконання перегляду льотної придатності та видачу відповідного сертифіката перегляду льотної придатності.
- (c) Процедури перегляду програми технічного обслуговування.

М.А.902. Чинність сертифіката перегляду льотної придатності

- (a) Сертифікат перегляду льотної придатності втрачає чинність у разі:
 - 1. призупинення або анулювання, або
 - 2. призупинення або анулювання сертифіката льотної придатності, або
 - 3. якщо повітряне судно не внесено до реєстру повітряних суден держави-члена, або
 - 4. призупинення або анулювання сертифіката типу, на підставі якого було видано сертифікат льотної придатності.
- (b) Повітряне судно не має виконувати польоти, якщо сертифікат льотної придатності недійсний або якщо:

1. підтримання льотної придатності повітряного судна чи будь-якого компонента, встановленого на повітряне судно, не відповідає вимогам цього додатка (Part-M), або
2. повітряне судно не відповідає типовій конструкції, схваленій компетентним органом, або
3. експлуатація повітряного судна здійснювалася з перевищенням обмежень, передбачених схваленим керівництвом з льотної експлуатації чи сертифікатом льотної придатності, без застосування відповідних заходів, або
4. повітряне судно потрапило у катастрофу або інцидент, що вплинуло на льотну придатність повітряного судна, але подальші відповідні дії щодо відновлення льотної придатності не були вжиті, або
5. модифікація або ремонт не відповідає вимогам Part-21.

(с) У разі здачі або анулювання сертифікат перегляду льотної придатності має бути повернутим до компетентного органу.

М.А.903. Передача повітряного судна у межах ЄС

- (а) У разі зміни реєстрації повітряного судна у межах ЄС заявник має:
 1. повідомити державу-члена, яка є державою попередньої реєстрації, про те, у якій державі-члені повітряне судно буде зареєстровано, а після цього

2. подати заявку до нової держави-члена на видачу нового сертифіката льотної придатності відповідно до Part-21.

(b) Незважаючи на положення М.А.902 (а) (3), раніше виданий сертифікат перегляду льотної придатності залишається дійсним до дати втрати його чинності.

М.А.904. Перегляд льотної придатності повітряного судна, що імпортується до ЄС

(a) У разі імпортування повітряного судна до реєстру держави-члена з третьої країни, заявник має:

1. подати заявку до держави-члена, яка є державою реєстрації, щодо видачі нового сертифіката льотної придатності відповідно до вимог Part-21, та
2. для повітряного судна, окрім нового, мати проведений задовільно перегляд льотної придатності відповідно до М.А.901, та
3. виконати всі роботи з технічного обслуговування, щоб відповідати схваленій програмі технічного обслуговування згідно з М.А.302.

(b) Переконавшись у тому, що повітряне судно відповідає застосовним вимогам, організація з управління підтриманням льотної придатності або організація з технічного обслуговування (якщо застосовно) має надіслати задокументовану рекомендацію для видачі сертифіката перегляду льотної придатності державі-члену, яка є державою реєстрації.

(с) Власник має забезпечити доступ для проведення інспектування повітряного судна державі-члену, яка є державою реєстрації.

(d) Новий сертифікат льотної придатності буде виданий державою-членом, яка є державою реєстрації, після того, як вона пересвідчилась щодо відповідності повітряного судна вимогам положень Part-21.

(е) Держава-член має також видати сертифікат перегляду льотної придатності, який, як правило, є дійсним протягом одного року, якщо держава-член не має підстав з причин безпеки польотів обмежити термін його дії.

М.А.905. Недоліки

(а) Недоліком рівня 1 є будь-яка істотна невідповідність вимогам цього додатка (Part-M), яка знижує стандарт безпеки і становить серйозну загрозу безпеці польотів.

(b) Недоліком рівня 2 є будь-яка невідповідність вимогам цього додатка (Part-M), яка може знизити стандарт безпеки та ймовірно становить загрозу безпеці польотів.

(с) Після отримання повідомлення про недоліки згідно з М.В.903 відповідальна особа або організація, визначені в М.А.201, повинні розробити план коригувальних дій і продемонструвати коригувальні дії, включаючи відповідні коригувальні дії для попередження повторення недоліків та причин їх появи, які задовольняють компетентний орган, у термін, погоджений з цим органом.

РОЗДІЛ В – ПРОЦЕДУРА ДЛЯ КОМПЕТЕНТНОГО ОРГАНУ

ПІДЧАСТИНА А – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

М.В.101. Сфера застосування

Цей розділ встановлює адміністративні вимоги, яких мають дотримуватися компетентний орган, який є відповідальним за застосування та забезпечення дотримання положень Розділу А цього додатка (Part-M).

М.В.102. Компетентний орган

(a) Загальні положення

Держава-член має визначити компетентний орган, до обов'язків якого належать видача, продовження дії, зміна, призупинення або анулювання сертифікатів, а також нагляд за підтриманням льотної придатності. Цей компетентний орган запроваджує письмові процедури та організаційну структуру.

(b) Ресурси

Кількість персоналу має бути достатньою для виконання вимог, передбачених цим розділом.

(c) Кваліфікація та підготовка

Весь персонал, залучений до діяльності щодо цього додатка, має бути відповідно кваліфікований та мати відповідні знання, досвід, початкову підготовку та підготовку з підтримання кваліфікації з метою виконання покладених на нього завдань.

(d) Процедури

Компетентний орган запроваджує процедури, які визначають порядок забезпечення відповідності вимогам цього додатка (Part-M).

З метою забезпечення постійної відповідності процедури мають переглядатися з внесенням відповідних змін.

M.V.104. Ведення записів

(a) Компетентний орган має запровадити систему ведення записів, яка дає змогу належним чином простежити процес видачі, продовження дії, зміни, призупинення або анулювання кожного сертифіката.

(b) Записи для здійснення нагляду за діяльністю схвалених відповідно до цього додатка (Part-M) організацій мають містити принаймні:

1. заявку на видачу схвалення організації;
2. сертифікат схвалення організації, включаючи будь-які зміни до нього;
3. копію програми аудитів, що визначає дати запланованих аудитів і дати їх фактичного проведення;
4. записи компетентного органу щодо постійного нагляду, включаючи всі записи про аудити;
5. копії всього відповідного листування;

6. докладні відомості про будь-які винятки та застосовані санкції;
7. будь-який звіт інших компетентних органів щодо нагляду за організацією;
8. керівництво організації, а також зміни до нього;
9. копію будь-якого іншого документа, безпосередньо схваленого компетентним органом.

(с) Строк зберігання записів, передбачених підпунктом (b) цього пункту, має становити щонайменше чотири роки.

(d) Мінімальний перелік записів для здійснення нагляду за кожним повітряним судном має містити принаймні копію:

1. сертифіката льотної придатності повітряного судна;
2. сертифікатів перегляду льотної придатності;
3. рекомендації організації відповідно до Підчастини G Розділу А цього додатка (Part-M);
4. звітів про результати переглядів льотної придатності, проведених безпосередньо державою-членом;
5. всього відповідного листування щодо повітряного судна;
6. докладних відомостей про будь-які винятки та застосовані санкції;

7. будь-якого документа, схваленого компетентним органом відповідно до цього додатка (Part-M) або додатка 2 (Part-ARO) до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації».

(e) Записи, зазначені у підпункті (d) цього пункту, мають зберігатися протягом двох років після того, як повітряне судно назавжди було знято з експлуатації.

(f) Всі записи, визначені у М.В.104, мають бути надані на вимогу іншої держави-члена чи Агентства.

М.В.105. Взаємний обмін інформацією

(a) З метою сприяння підвищенню рівня безпеки польотів компетентні органи мають брати участь у взаємному обміні всією необхідною інформацією.

(b) Без упередження щодо компетенції держав-членів у разі виникнення потенційної загрози безпеці польотів щодо декількох держав-членів пов'язані компетентні органи мають сприяти один одному щодо вживання необхідних заходів з нагляду.

ПІДЧАСТИНА В – ОБОВ'ЯЗКИ

М.В.201. Обов'язки

Компетентні органи, зазначені у М.1, забезпечують проведення інспекцій та перевірок з метою підтвердження відповідності вимогам цього додатка (Part-M).

ПІДЧАСТИНА С – ПІДТРИМАННЯ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ

М.В.301. Програма технічного обслуговування

(a) За винятком тих випадків, коли власник оформив заяву програми технічного обслуговування відповідно до М.А.302 (h), компетентний орган повинен переконатися, що програма технічного обслуговування відповідає вимогам М.А.302.

(b) Якщо інше не передбачено у М.А.302 (c) та М.А.302 (h), програма технічного обслуговування та зміни до неї мають бути схвалені безпосередньо компетентним органом.

(c) У разі непрямого схвалення процедура програми технічного обслуговування має бути схвалена компетентним органом через керівництво з управління підтриманням льотної придатності.

(d) З метою схвалення програми технічного обслуговування відповідно до підпункту (b) цього пункту компетентний орган повинен мати доступ до всіх даних, визначених підпунктами (d), (e), (f) та (h) М.А.302.

М.В.302. Винятки

Усі винятки, дозволені відповідно до частини шостої статті 11 Повітряного кодексу України, мають бути задокументовані та мають зберігатися компетентним органом.

М.В.303. Моніторинг підтримання льотної придатності повітряних суден

(a) Компетентний орган має розробити програму інспекцій, базуючись на оцінці ризиків з метою моніторингу стану льотної придатності парку повітряних суден, внесених до його реєстру.

(b) Програма інспекцій має включати вибіркові інспекції виробів повітряних суден і повинна охоплювати всі аспекти ключових елементів ризику льотної придатності.

(c) Інспекції виробів мають вибірково перевіряти досягнуті стандарти льотної придатності, базуючись на застосовних вимогах, та виявляти будь-які недоліки.

(d) Будь-які виявлені недоліки мають бути класифіковані відповідно до вимог цього додатка (Part-M), підтверджені у письмовому вигляді та надані особі чи організації, що є відповідальною згідно з М.А.201. Компетентний орган повинен запровадити процес для аналізу недоліків за їх значимістю для безпеки.

(e) Компетентний орган має вести записи щодо всіх недоліків та дій щодо їх остаточного усунення.

(f) Якщо під час проведення інспектування повітряного судна виявлено докази невідповідності вимогам цього додатка або іншим авіаційним правилам України, недоліки мають розглядатися як передбачено відповідними авіаційними правилами України.

(g) Для забезпечення (за потреби) відповідних санкцій компетентний орган має обмінюватися інформацією про невідповідності, виявлені відповідно до підпункту (f) цього пункту, з іншими компетентними органами.

М.В.304. Анулювання та призупинення

Компетентний орган повинен:

(а) призупинити дію сертифіката перегляду льотної придатності за наявності вагомих підстав у разі потенційної загрози для безпеки польотів, або

(б) призупинити дію або анулювати сертифікат перегляду льотної придатності відповідно до М.В.903 (1).

ПІДЧАСТИНА D – СТАНДАРТИ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ
(зарезервовано)

ПІДЧАСТИНА E – КОМПОНЕНТИ
(зарезервовано)

ПІДЧАСТИНА F – ОРГАНІЗАЦІЯ З ТЕХНІЧНОГО
ОБСЛУГОВУВАННЯ

М.В.601. Заявка

Якщо виробничі приміщення та площі з технічного обслуговування розташовані на території більше ніж однієї держави-члена, перевірки та постійний нагляд за схваленням мають здійснюватися спільно з компетентними органами держав-членів, на території яких розташовані інші виробничі приміщення та площі з технічного обслуговування.

М.В.602. Первинне схвалення

(a) Для встановлення відповідності вимогам підпунктів (a) та (b) М.А.606 компетентний орган має офіційно підтвердити заявникові у письмовому вигляді погодження персоналу, зазначеного в підпунктах (a) та (b) М.А.606 цього додатка (Part-M).

(b) Компетентний орган має перевірити відповідність процедур, зазначених у керівництві організації з технічного обслуговування, вимогам Підчастини F Розділу А цього додатка (Part-M) і впевнитись у наявності підпису відповідального керівника у заяві про зобов'язання.

(c) Компетентний орган має перевіряти відповідність організації вимогам Підчастини F Розділу А цього додатка (Part-M).

(d) Під час перевірки з метою надання схвалення слід провести принаймні одну зустріч з відповідальним керівником, щоб переконатися, що він/вона повною мірою розуміє важливість схвалення та причину підписання зобов'язання у керівництві організації щодо відповідності процедурам, зазначеним у керівництві.

(e) Усі недоліки мають бути підтверджені в письмовому вигляді та подані організації-заявнику.

(f) Компетентний орган має вести записи щодо усіх недоліків, дій щодо їх остаточного усунення (дій, необхідних для остаточного усунення недоліків) та рекомендацій.

(g) Для отримання первинного схвалення усі недоліки мають бути

усунені організацією та остаточно прийняті компетентним органом до видачі схвалення.

М.В.603. Видача схвалення

(a) Компетентний орган має видати заявнику сертифікат схвалення Форму 3 EASA (Доповнення V до цього додатка (Part-M)), який включає обсяг схвалення, якщо організація з технічного обслуговування відповідає застосовним пунктам цього додатка (Part-M).

(b) Компетентний орган має зазначити умови, що додаються до схвалення у сертифікаті схвалення Форма 3 EASA.

(c) Номер схвалення зазначається у сертифікаті схвалення Форма 3 EASA у спосіб, визначений Агентством.

М.В.604. Постійний нагляд

(a) Компетентний орган має зберігати та оновлювати програму, яка містить дати, коли заплановано проведення аудитів, і дати, коли аудити було проведено, для всіх схвалених відповідно до вимог Підчастини F Розділу B цього додатка (Part-M) організацій з технічного обслуговування, що знаходяться під його наглядом.

(b) Кожна організація має бути повністю перевірена за період, що не перевищує 24 місяці.

(c) Усі недоліки мають бути підтверджені в письмовому вигляді та подані організації-заявнику.

(d) Компетентний орган має вести записи щодо усіх недоліків, дій щодо їх остаточного усунення (дій, необхідних для остаточного усунення недоліків) та рекомендацій.

(e) Не менше одного разу на 24 місяці має проводитися зустріч з відповідальним керівником, щоб переконатися, що він/вона залишається належним чином проінформованим про важливі питання, які виникають під час аудитів.

M.V.605. Недоліки

(a) Якщо під час аудитів або за допомогою інших засобів виявлено підтвердження невідповідності вимогам цього додатка (Part-M), компетентний орган має вжити таких заходів:

1. у разі недоліку рівня 1 – вживає негайних заходів з анулювання, обмеження або призупинення схвалення організації з технічного обслуговування в цілому або частково залежно від серйозності недоліку рівня 1, доки організацією не буде вжито ефективних коригувальних дій;
2. у разі недоліку рівня 2 – визначає період впровадження коригувальних дій залежно від характеру недоліку, який не має бути більшим, ніж три місяці. За певних обставин наприкінці цього першого періоду і залежно від характеру недоліку компетентний орган може продовжити цей тримісячний період відповідно до задовільного плану коригувальних дій.

(b) У разі неспроможності забезпечити відповідність вимогам протягом визначеного компетентним органом періоду останній вживає заходів із часткового або повного призупинення дії наданого організації схвалення.

М.В.606. Зміни

(a) Компетентний орган має дотримуватися застосовних елементів первинного схвалення щодо будь-яких змін організації, про які було повідомлено відповідно до М.А.617.

(b) Компетентний орган може встановлювати умови, за якими може працювати схвалена організація з технічного обслуговування під час таких змін, якщо він не визначить, що схвалення має бути призупинено з огляду на характер або обсяг змін.

(c) Для будь-якої зміни у керівництві організації з технічного обслуговування:

1. У разі прямого схвалення змін відповідно до М.А.604 (b) компетентний орган, перш ніж офіційно повідомляти схвалену організацію про схвалення, має перевірити відповідність визначених у керівництві процедур вимогам цього додатка (Part-M).
2. У разі використання процедури непрямого схвалення змін відповідно до М.А.604 (c) компетентний орган має забезпечити:
 - (i) що зміни залишаються незначними, а також

(ii) що він має належний контроль за схваленням змін, щоб забезпечити їх відповідність вимогам цього додатка (Part-M).

М.В.607. Анулювання, призупинення та обмеження схвалення

Компетентний орган має:

(a) призупинити сертифікат схвалення за наявності вагомих підстав у разі потенційної загрози безпеці польотів, або

(b) призупинити, анулювати або обмежити сертифікат схвалення відповідно до положень М.В.605.

ПІДЧАСТИНА G – ОРГАНІЗАЦІЯ З УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ

М.В.701. Заявка

(a) У випадку авіаперевізників компетентний орган має отримати на схвалення разом з початковою заявкою на сертифікат експлуатанта та (якщо застосовно) для схвалення будь-яких заявлених змін, а також щодо кожного типу повітряних суден, що експлуатуватиметься:

1. керівництво з управління підтриманням льотної придатності;
2. програми технічного обслуговування повітряних суден експлуатанта;
3. технічний бортовий журнал повітряного судна;

4. (якщо застосовно) технічні умови договорів з технічного обслуговування, укладені між організацією з управління підтриманням льотної придатності та організацією з технічного обслуговування, схваленою відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил.

(b) Якщо виробничі приміщення та площі розташовано на території більше ніж однієї держави-члена, перевірки та постійний нагляд за схваленням мають здійснюватися спільно з компетентними органами держав-членів, на території яких розташовано інші виробничі приміщення та площі з технічного обслуговування.

М.В.702. Первинне схвалення

(a) Для встановлення відповідності вимогам підпунктів (a), (c) і (d) М.А.706 та М.А.707 компетентний орган має офіційно підтвердити заявникові у письмовому вигляді погодження персоналу, зазначеного в підпунктах (a), (c) і (d) М.А.706 та М.А.707.

(b) Компетентний орган має перевірити відповідність процедур, зазначених у керівництві з управління підтриманням льотної придатності, вимогам Підчастини G Розділу А цього додатка (Part-M), і впевнитись у наявності підпису відповідального керівника у заяві про зобов'язання.

(c) Компетентний орган має перевіряти відповідність організації вимогам Підчастини G Розділу А цього додатка (Part-M).

(d) Під час перевірки з метою надання схвалення слід провести принаймні одну зустріч з відповідальним керівником, щоб переконатися, що

він/вона повною мірою розуміє важливість схвалення та причину підписання зобов'язання у керівництві організації щодо відповідності процедурам, зазначеним у керівництві.

(e) Усі невідповідності має бути підтверджено в письмовому вигляді та подано організації-заявнику.

(f) Компетентний орган має вести записи щодо усіх недоліків, дій щодо їх остаточного усунення (дій, необхідних для остаточного усунення недоліків) та рекомендацій.

(g) Для отримання первинного схвалення усі недоліки мають бути усунені організацією та остаточно прийняті компетентним органом до видачі схвалення.

М.В.703. Видача схвалення

(a) Компетентний орган має видати заявнику сертифікат схвалення Форму 14 EASA (Доповнення VI до цього додатка (Part-M)), який включає обсяг схвалення, коли організація з управління підтриманням льотної придатності відповідає вимогам Підчастини G Розділу А цього додатка (Part-M).

(b) Компетентний орган має зазначити умови дії схвалення у сертифікаті схвалення Форма 14 EASA.

(c) Номер схвалення зазначається у сертифікаті схвалення Форма 14 EASA у спосіб, визначений Агентством.

(d) У випадку авіаперевізників наведена у Формі 14 EASA інформація буде внесена до сертифіката експлуатанта.

М.В.704. Постійний нагляд

(a) Компетентний орган має зберігати та оновлювати програму, яка містить дати, коли заплановано проведення аудитів, і дати, коли аудити було проведено, для всіх схвалених відповідно до вимог Підчастини G Розділу А цього додатка (Part-M) організацій з управління підтриманням льотної придатності, що знаходяться під його наглядом.

(b) Кожна організація має бути повністю перевірена за період, що не перевищує 24 місяці.

(c) Один раз на 24 місяці має здійснюватися вибіркова інспекція окремих повітряних суден, що знаходяться під управлінням організації, схваленої відповідно до Підчастини G Розділу В цього додатка (Part-M). Обсяг перевірки визначається компетентним органом за результатами попередніх аудитів і раніше проведених інспекцій.

(d) Усі недоліки має бути підтверджено в письмовому вигляді та подано організації-заявнику.

(e) Компетентний орган має вести записи щодо усіх недоліків, дій щодо їх остаточного усунення (дій, необхідних для остаточного усунення недоліків) та рекомендацій.

(f) Не менше одного разу на 24 місяці має проводитися зустріч з відповідальним керівником, щоб переконатися, що він/вона залишається

належним чином проінформованим про важливі питання, які виникають під час аудитів.

М.В.705. Недоліки

(а) Якщо під час аудитів або за допомогою інших засобів буде виявлено підтвердження невідповідності вимогам цього додатка (Part-M), компетентний орган має вжити таких заходів:

1. у разі недоліку рівня 1 – вживає негайних заходів з анулювання, обмеження або призупинення схвалення організації з технічного обслуговування в цілому або частково залежно від серйозності недоліку рівня 1, доки організацією не буде вжито ефективних коригувальних дій;
2. у разі недоліку рівня 2 – визначає період впровадження коригувальних дій залежно від характеру недоліку, який не має бути більшим, ніж три місяці. За певних обставин наприкінці цього першого періоду і залежно від характеру недоліку компетентний орган може продовжити цей тримісячний період відповідно до задовільного плану коригувальних дій.

(б) У разі неспроможності забезпечити відповідність вимогам протягом визначеного компетентним органом періоду, останній вживає заходів із часткового або повного призупинення дії, наданого організації схвалення.

М.В.706. Зміни

(a) Компетентний орган має дотримуватися застосовних елементів первинного схвалення щодо будь-яких змін організації, про які було повідомлено відповідно до М.А.713.

(b) Компетентний орган може встановлювати умови, за якими може працювати схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності під час таких змін, якщо він не визначить, що схвалення має бути призупинено з огляду на характер або ступінь змін.

(c) Для будь-якої зміни у керівництві з управління підтриманням льотної придатності:

1. У разі прямого схвалення змін відповідно до М.А.704 (b) компетентний орган, перш ніж офіційно повідомляти схвалену організацію про схвалення, має перевірити відповідність визначених у керівництві процедур вимогам цього додатка (Part-M).
2. У разі використання процедури непрямого схвалення змін відповідно до М.А.704 (c) компетентний орган має забезпечити:
 - (i) що зміни залишаються незначними, а також
 - (ii) що він має належний контроль за схваленням змін, щоб забезпечити їх відповідність вимогам цього додатка (Part-M).

М.В.707. Анулювання, призупинення та обмеження схвалення

Компетентний орган має:

(a) призупинити сертифікат схвалення за наявності вагомих підстав у разі потенційної загрози безпеці польотів, або

(b) призупинити, анулювати або обмежити сертифікат схвалення відповідно до положень М.В.705.

ПІДЧАСТИНА Н - СЕРТИФІКАТ ПЕРЕДАЧІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ (CRS)

(зарезервовано)

ПІДЧАСТИНА І - СЕРТИФІКАТ ПЕРЕГЛЯДУ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ

М.В.901. Оцінка рекомендацій

Після отримання заявки та відповідної рекомендації щодо сертифіката перегляду льотної придатності відповідно до М.А.901:

1. Відповідний кваліфікований персонал компетентного органу має перевірити, що заява про відповідність, що міститься у рекомендації, підтверджує, що було виконано повний перегляд льотної придатності відповідно до М.А.710.
2. Компетентний орган має перевірити та може запросити додаткову інформацію, необхідну для проведення оцінки рекомендації.

М.В.902. Перегляд льотної придатності компетентним органом

(a) У разі проведення компетентним органом перегляду льотної придатності та видачі сертифіката перегляду льотної придатності Форма 15a EASA (Доповнення III до цього додатка (Part-M)), компетентний орган має виконати перегляд льотної придатності відповідно до вимог M.A.710.

(b) Щоб виконувати перегляд льотної придатності, компетентний орган повинен мати відповідний персонал з перегляду льотної придатності.

1. Для всіх повітряних суден, що використовуються авіаперевізниками, та повітряних суден з максимальною злітною масою понад 2730 кг, за винятком аеростатів, такий персонал повинен мати:

(a) щонайменше п'ять років досвіду з підтримання льотної придатності, та

(b) відповідне свідоцтво, передбачене додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, або визнану національними правилами кваліфікацію персоналу з технічного обслуговування повітряних суден відповідної категорії (якщо пункт 5 розділу V до цих Авіаційних правил посилається на національні правила) або авіаційну освіту чи її національний еквівалент, та

(c) формальне авіаційне навчання з технічного обслуговування, та

(d) посаду з відповідними обов'язками.

Незважаючи на підпункти (a) – (d) цього пункту, вимоги, викладені в M.B.902 (b) 1 (b), можуть бути замінені п'ятирічним досвідом роботи

з підтримання льотної придатності на додаток до вимог, викладених у М.А.902 (b) 1 (a).

2. Для повітряних суден, що не використовуються авіаперевізниками і мають максимальну злітну масу 2730 кг і менше, та для аеростатів, такий персонал повинен мати:
 - (a) щонайменше три роки досвіду з підтримання льотної придатності, та
 - (b) відповідне свідоцтво, передбачене додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, або визнану національними правилами кваліфікацію персоналу з технічного обслуговування повітряних суден відповідної категорії (якщо пункт 5 розділу V до цих Авіаційних правил посилається на національні правила) або авіаційну освіту чи її національний еквівалент, та
 - (c) відповідне авіаційне навчання з технічного обслуговування, та
 - (d) посаду з відповідними обов'язками.
- Незважаючи на підпункти (a) – (d), вимоги, зазначені в М.В.902 (b) 2 (b), можуть бути замінені чотирирічним досвідом роботи з підтримання льотної придатності на додаток до вимог, викладених у М.В.902 (b) 2 (a).
- (c) Компетентний орган має вести записи щодо всього персоналу з перегляду льотної придатності, які мають включати детальну інформацію щодо

будь-якої відповідної кваліфікації разом зі стислим описом відповідного досвіду з управління підтриманням льотної придатності та підготовки.

(d) У разі проведення перегляду льотної придатності компетентний орган повинен мати доступ до відповідних даних, визначених у М.А.305, М.А.306 та М.А.401.

(e) Персонал з перегляду льотної придатності має видати Форму 15а EASA після успішного завершення перегляду льотної придатності.

М.В.903. Недоліки

Якщо під час інспекції повітряних суден або за допомогою інших засобів виявлено підтвердження невідповідності вимогам цього додатка (Part-M), компетентний орган має вжити таких заходів:

1. у разі недоліку рівня 1 – компетентний орган має вимагати вжиття відповідних коригувальних дій перед наступним польотом та термінові дії мають бути вжиті компетентним органом для анулювання або призупинення дії сертифіката перегляду льотної придатності;
2. у разі недоліку рівня 2 – коригувальні дії, що вимагаються компетентним органом, мають відповідати характеру недоліку.

Заступник директора департаменту
льотної придатності



В. ОВЧИННИКОВ

Доповнення I до додатка I до
Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ III)

Доповнення I (Appendix I)

Договір з підтримання льотної придатності

1. У разі укладення власником/експлуатантом відповідно до М.А.201 договору з організацією з управління підтриманням льотної придатності, що схвалена відповідно до вимог Підчастини G Розділу А цього додатка (Part-M), на виконання завдань з управління підтриманням льотної придатності, на вимогу компетентного органу власник/експлуатант має надіслати копію такого договору компетентному органу держави-члена, яка є державою реєстрації, після підписання цього договору обома сторонами.

2. Договір має розроблятися з урахуванням вимог цього додатка (Part-M) і має визначати зобов'язання його сторін, що підписали договір, щодо підтримання льотної придатності повітряного судна.

3. Договір має включати принаймні такі відомості:

реєстрація повітряного судна;

тип повітряного судна;

серійний номер повітряного судна;

прізвище та ім'я власника чи зареєстрованого орендаря повітряного судна або відомості про компанію, включаючи місцезнаходження або місцепроживання;

відомості про організацію з управління підтриманням льотної придатності, включаючи місцезнаходження/місцепроживання;

тип експлуатації.

4. У Договорі має бути зазначено таке:

«Власник/експлуатант доручає організації з управління підтриманням льотної придатності здійснювати управління підтриманням льотної придатності повітряного судна, розробляти програму технічного обслуговування, що має бути схвалена компетентним органом, який зазначено в пункті М.1, а також організувати технічне обслуговування повітряного судна відповідно до зазначеної програми технічного обслуговування.

Відповідно до цього договору обидві сторони зобов'язуються дотримуватися відповідних зобов'язань, передбачених цим договором.

Власник/експлуатант у повному розумінні зазначеного далі заявляє, що вся надана організації з управління підтриманням льотної придатності інформація щодо підтримання льотної придатності повітряного судна є та залишатиметься точною та що повітряне судно не підлягатиме змінам без попереднього погодження організації з управління підтриманням льотної придатності.

У разі будь-якого порушення умов цього договору будь-якою із сторін договір анулюється. У такому разі власник/експлуатант є повністю відповідальним за виконання будь-якого завдання, пов'язаного з підтриманням льотної придатності повітряного судна, і власник зобов'язується протягом двох повних тижнів повідомити про це компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації.».

5. У разі укладення власником/експлуатантом договору з організацією з управління підтриманням льотної придатності відповідно до М.А.201 обов'язки між сторонами розподіляються так:

5.1. Обов'язки організації з управління підтриманням льотної придатності:

1. обсяг схвалення включає відповідний тип повітряного судна;
2. дотримуватися нижчезазначених умов підтримання льотної придатності повітряного судна:
 - (a) розробляти програму технічного обслуговування для повітряного судна, включно з будь-якою програмою надійності (якщо застосовно);
 - (b) зазначати завдання з технічного обслуговування (у програмі технічного обслуговування), що можуть бути виконані пілотом-власником відповідно до М.А.803 (с);
 - (c) організувати схвалення програми технічного обслуговування повітряного судна;
 - (d) надавати власнику/експлуатанту копію програми технічного обслуговування повітряного судна після її схвалення;
 - (e) організувати перехідний огляд повітряного судна з попередньої програми технічного обслуговування;
 - (f) організувати виконання усіх робіт з технічного обслуговування схваленою організацією з технічного обслуговування;

(g) організувати виконання всіх застосовних директив льотної придатності;

(h) організувати усунення схваленою організацією з технічного обслуговування всіх дефектів, виявлених під час проведення планового технічного обслуговування, переглядів льотної придатності або тих, про які повідомив власник, здійснювати координацію планового технічного обслуговування, виконання директив льотної придатності, заміни компонентів з обмеженим ресурсом та виконання вимог щодо оглядів компонентів;

(i) кожного разу повідомляти власника, коли повітряне судно необхідно передати схваленій організації з технічного обслуговування;

(j) вести всі технічні записи;

(k) зберігати всі технічні записи;

3. організувати схвалення будь-якої модифікації повітряного судна відповідно до вимог Part-21, перш ніж її буде виконано;

4. організувати схвалення будь-якого ремонту повітряного судна відповідно до вимог Part-21, перш ніж його буде виконано;

5. повідомляти компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації, про випадки ухилення власника від передачі повітряного судна схваленій організації з технічного обслуговування на вимогу схваленої організації;

6. повідомляти компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації, про кожний випадок порушення умов цього договору;
7. забезпечувати вчасне виконання перегляду льотної придатності повітряного судна та гарантувати, що сертифікат перегляду льотної придатності видано або рекомендацію направлено компетентному органу держави-члена, що є державою реєстрації;
8. протягом 10 днів надсилати копію будь-якого виданого чи продовженого сертифіката перегляду льотної придатності повітряного судна компетентному органу держави-члена, що є державою реєстрації;
9. надавати всі звіти про події, передбачені застосовними правилами;
10. повідомляти компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації, про розірвання цього договору будь-якою з його сторін.

5.2. Обов'язки власника/експлуатанта:

1. мати загальне розуміння схваленої програми технічного обслуговування;
2. мати загальне розуміння цього додатка (Part-M);
3. передавати повітряне судно схваленій організації з технічного обслуговування, погодженій з організацією з управління підтриманням льотної придатності, у відповідний термін за запитом організації з управління підтриманням льотної придатності;

4. не виконувати модифікації повітряного судна без попередньої консультації із організацією з управління підтриманням льотної придатності;
5. повідомляти організацію з управління підтриманням льотної придатності про всі роботи з технічного обслуговування, що були виконані, як виняток, без відома та не під контролем організації з управління підтриманням льотної придатності;
6. повідомляти організацію з управління підтриманням льотної придатності через формуляр про всі дефекти, виявлені під час експлуатації;
7. повідомляти компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації, про розірвання цього договору будь-якою з його сторін;
8. повідомляти організацію з управління підтриманням льотної придатності та компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації, про продаж повітряного судна;
9. подавати всі звіти про події передбачені застосовними правилами;
10. регулярно інформувати організацію з управління підтриманням льотної придатності щодо годин нальоту та будь-яких інших даних щодо експлуатації, які стосуються повітряного судна, за домовленістю із організацією з управління підтриманням льотної придатності;
11. вносити сертифікат передачі до експлуатації до формуляра, як зазначено в М.А.803 (d), у разі виконання технічного обслуговування пілотом-власником без перевищення обмежень переліку завдань з технічного

обслуговування, як зазначено у схваленій програмі технічного обслуговування відповідно до М.А.803 (с);

12. інформувати організацію з управління підтриманням льотної придатності не пізніше ніж протягом 30 днів після виконання пілотом-власником будь-якого завдання з технічного обслуговування відповідно до М.А.305 (а).

Доповнення II до додатка I до
Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ III)

Доповнення II (Appendix II)

Сертифікат дозволеної передачі – Форма I EASA

Ці інструкції стосуються використання Форми I EASA тільки з метою технічного обслуговування. Слід звернути увагу на додаток I до Part-21, який описує використання Форми I EASA для цілей виробництва.

1. ПРИЗНАЧЕННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ

1.1. Основним призначенням сертифіката є засвідчення льотної придатності виробів, компонентів та обладнання (у подальшому позначених як виріб (вироби)) після виконання технічного обслуговування.

1.2. Має бути встановлено взаємозв'язок між сертифікатом та виробом (виробами). Особа, яка видає сертифікат, повинна зберігати сертифікат у спосіб, що дає можливість перевіряти первинні дані.

1.3. Сертифікат є прийнятним для багатьох уповноважених органів з льотної придатності, але це може залежати від двосторонніх угод та/або політики уповноважених органів з льотної придатності. У такому разі термін «схвалені проектні дані» в цьому сертифікаті означає схвалення уповноваженим органом з льотної придатності країни-імпортера.

1.4. Сертифікат не є документом для постачання або відвантаження.

1.5. Повітряне судно не можна передати до експлуатації, використовуючи цей сертифікат.

1.6. Сертифікат не означає схвалення для встановлення виробу на конкретне повітряне судно, двигун або повітряний гвинт, а допомагає кінцевому користувачу визначити його статус льотної придатності.

1.7. Не дозволяється поєднання в одному сертифікаті виробів, які передані до експлуатації після виробництва, та виробів, які передані до експлуатації після технічного обслуговування.

2. ЗАГАЛЬНИЙ ФОРМАТ

2.1. Сертифікат має відповідати наведеному формату, включаючи номери блоків та розташування кожного блока. Однак розмір кожного блока може різнитися залежно від індивідуальних потреб, але так, щоб сертифікат можна було розпізнати.

2.2. Сертифікат має бути в альбомному форматі, але повний розмір може бути значно збільшений або зменшений настільки, щоб залишитися розбірливим та чітким. У разі сумніву слід консультиватися з компетентним органом.

2.3. Заява про відповідальність користувача/установлювача може бути розміщена на будь-якому боці сертифіката.

2.4. Весь надрукований текст має бути чітким та розбірливим для читання без труднощів.

2.5. Сертифікат може бути у вигляді друкованого бланка або згенерованим на комп'ютері, але у будь-якому разі всі контури та символи мають бути чіткими та розбірливими відповідно до визначеного формату.

2.6. Сертифікат має складатися англійською мовою та, якщо доречно, ще однією або декількома іншими мовами.

2.7. Інформація, що вноситься до сертифіката, може бути надрукована на машинці/комп'ютері або написана від руки друкованими літерами та має бути розбірливою для читання.

2.8. Кількість скорочень має бути зведена до мінімуму для кращого розуміння.

2.9. Вільне місце на зворотному боці сертифіката може використовуватися особою, що його видає, для будь-якої додаткової інформації, але вона не має містити будь-які сертифікаційні заяви. При будь-якому використанні зворотного боку сертифіката необхідно надавати посилання у відповідному блоці на лицьовому боці сертифіката.

3. КОПІЇ

3.1. Кількість копій, що надсилається замовнику чи зберігається особою, яка видає сертифікат, не обмежується.

4. ПОМИЛКА(И) У СЕРТИФІКАТІ

4.1. Якщо кінцевий користувач знайде помилку (помилки) в сертифікаті, він повинен письмово повідомити про неї (них) особу, яка видала сертифікат. Особа, яка видала сертифікат, може видати новий сертифікат, якщо можна перевірити та виправити помилку (помилки).

4.2. Новий сертифікат повинен мати новий порядковий номер, підпис і дату.

4.3. Запит на отримання нового сертифіката можна зробити без повторної перевірки стану виробу (виробів). Новий сертифікат не визначає поточного стану виробу, а має посилатися на попередній сертифікат у блоці 12 у вигляді такої заяви: «Цим сертифікатом виправляється помилка (помилки) в блоці (блоках) [зазначається номер виправленого блока (блоків)] сертифіката [зазначається оригінальний порядковий номер], датованого [зазначається дата попередньої видачі]. Цей сертифікат не визначає відповідності/стану/передачі до експлуатації». Обидва сертифікати мають зберігатися відповідно до строків зберігання первинного сертифіката.

5. ЗАПОВНЕННЯ СЕРТИФІКАТА ОСОБОЮ, ЯКА ЙОГО ВИДАЄ

Блок 1. Компетентний орган схвалення / країна

Найменування компетентного органу та країни, під юрисдикцією якої цей сертифікат видано. Якщо компетентним органом є Агентство, має бути зазначено лише «EASA».

Блок 2. Заголовок Форми 1 EASA

«СЕРТИФІКАТ ДОЗВОЛЕНОЇ ПЕРЕДАЧІ – ФОРМА 1 EASA
AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE EASA FORM 1»

Блок 3. Порядковий номер форми

Зазначається унікальний номер, який присвоєний системою/процедурою організації, яка зазначена в блоці 4. Він може бути у форматі літера/цифра.

Блок 4. Найменування та місцезнаходження організації

Зазначаються повне найменування та місцезнаходження схваленої організації (дивись Форму 3 EASA), що засвідчує роботу, визначену цим сертифікатом. Логотип і т.п. організації можна використовувати, якщо їх можна розмістити в межах блоку.

Блок 5. Замовлення/контракт/рахунок

Для полегшення відстеження замовником виробу (виробів) введіть номер замовлення на виконання робіт, контракту, рахунку або подібного документа.

Блок 6. Виріб

Зазначаються номери рядків, якщо їх більше одного. Цей блок дозволяє перехресні посилання на «Примітки» у блоці 12.

Блок 7. Опис

Зазначаються назва або опис виробу. Перевага надається терміну, який використовується в інструкціях з підтримання льотної придатності або даних для технічного обслуговування (наприклад, Ілюстрований Каталог Компонентів (Illustrated Parts Catalogue – IPC), Керівництво з технічного обслуговування (Aircraft Maintenance Manual – AMM), Сервісний бюлетень (Service Bulletin – SB), Керівництво з технічного обслуговування компонента (Component Maintenance Manual – CMM)).

Блок 8. Номер креслення

Зазначається номер такий, який наноситься на виріб або зазначається на ярлику/упаковці. Для двигуна або повітряного гвинта може використовуватися

позначення типу.

Блок 9. Кількість

Зазначається кількість виробів.

Блок 10. Серійний номер

Якщо правилами передбачено ідентифікацію виробу серійним номером, він зазначається в цьому блоці. Додатково будь-який інший серійний номер, що не вимагається правилами, також може бути зазначено. Якщо серійний номер виробу відсутній, введіть «N/A».

Блок 11. Статус/робота

Далі описано інформацію, що може бути зазначена в блоці 11. Зазначається тільки один з цих термінів. Якщо більш ніж один може бути застосовним, використовуйте той, який найточніше описує більшу частину виконаної роботи і/або статус продукту:

(i) *Виконано капітальний ремонт.* Означає процес, який гарантує, що виріб повністю відповідає усім застосовним допускам обслуговування, зазначеним в інструкціях з підтримання льотної придатності утримувачів сертифікатів типу або виробників обладнання, або у даних, які схвалені або прийняті компетентним органом. Виріб буде, як мінімум, демонтований, очищений, оглянутий, відремонтований за потреби, повторно зібраний та випробуваний відповідно до вищезазначених даних.

(ii) *Відремонтовано.* Усунення дефекту (дефектів), використовуючи застосовний стандарт ⁽¹⁾.

(iii) *Оглянуто/Перевірено.* Обстеження, вимірювання тощо відповідно до застосовного стандарту ⁽¹⁾ (наприклад, візуальний огляд, перевірка на працездатність, стендові випробування тощо).

(iv) *Модифіковано.* Зміна виробу для приведення у відповідність до відповідного стандарту ⁽¹⁾.

Блок 12. Примітки

Описується робота, визначена у блоці 11, безпосередньо або шляхом посилання на відповідну документацію, яка необхідна користувачу чи установлювачу для визначення льотної придатності виробу (виробів) щодо роботи, що була сертифікована. За потреби можна використати окремий аркуш, на який зроблено посилання у Формі I EASA. Кожна заява має чітко визначати виріб (вироби), зазначені в блоці 6, яких вона стосується.

Приклади інформації, що може бути внесена до блоку 12:

- (i) Використані дані для технічного обслуговування, включаючи статус ревізії та посилання.
- (ii) Відповідність директивам льотної придатності або сервісним бюлетеням.
- (iii) Виконані ремонти.
- (iv) Виконані модифікації.
- (v) Установлені змінні компоненти.
- (vi) Статус компонентів з обмеженим ресурсом.
- (vii) Відхилення від замовлення на виконання робіт з технічного обслуговування замовника.
- (viii) Заява про передачу до експлуатації, що відповідає вимогам з технічного обслуговування іноземних компетентних органів.
- (ix) Інформація, необхідна для підтримки під час транспортування, яка пов'язана зі зберіганням або збиранням після доставки.

⁽¹⁾ Застосовний стандарт означає стандарт виробництва/проекування/технічного обслуговування/якості, метод, техніку або практику, які схвалені або прийнятні компетентним органом. Застосовний стандарт має бути описаний у блоці 12.

- (х) Для організацій з технічного обслуговування, схвалених відповідно до вимог Підрозділу F Розділу А цього додатка (Part-M), заява у сертифікаті передачі до експлуатації компонента відповідно до М.А.613:

«Засвідчує, якщо інше не зазначено в цьому блоці, що робота, зазначена у блоці 11 та описана у цьому блоці, була виконана відповідно до вимог Підчастини F Розділу А Part-M та щодо цієї роботи, виріб вважається готовим для передачі до експлуатації. ЦЕ НЕ Є ПЕРЕДАЧЕЮ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ВІДПОВІДНО ДО PART-145».

У разі друку даних з електронної Форми 1 EASA будь-які дані, які не доречні в інших блоках, вводяться в цьому блоці.

Блоки 13а–13е

Загальні вимоги для блоків 13а–13е: не використовуються для цілей технічного обслуговування. Ці блоки мають бути затемнені або позначені якоюсь іншою позначкою, щоб запобігти несанкціонованому використанню.

Блок 14а

Відмітьте відповідний блок(и), вказуючи які правила належать до завершеної роботи. Якщо блок «Інші правила, зазначені в блоці 12» має позначку, тоді в блоці 12 мають бути зазначені інші правила уповноваженого органу(ів) з питань льотної придатності. Як мінімум один блок має бути відмічений або обидва (якщо застосовно).

Для всього технічного обслуговування, виконаного організаціями з технічного обслуговування, схваленими відповідно до Підчастини F Розділу А цього додатка (Part-M) до Авіаційних правил, має бути позначений блок «Інші правила, зазначені в блоці 12» та у сертифікаті передачі до експлуатації зроблена відповідна заява в блоці 12. У такому разі сертифікаційна заява «якщо інше не зазначено у блоці 12», призначена для таких випадків:

(a) якщо технічне обслуговування не може бути завершено;

(b) якщо технічне обслуговування відхиляється від стандарту, що вимагається цим додатком (Part-M);

(c) якщо технічне обслуговування виконувалось відповідно до вимог інших, ніж визначені у цьому додатку (Part-M). У такому разі блок 12 має визначити відповідні національні правила.

Для всього технічного обслуговування, виконаного організаціями з технічного обслуговування, схваленими відповідно до Розділу А додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, сертифікаційна заява «якщо інше не зазначено у блоці 12», призначена для таких випадків:

(a) якщо технічне обслуговування не може бути завершено;

(b) якщо технічне обслуговування відхиляється від стандарту, що вимагається додатком 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил;

(c) якщо технічне обслуговування виконувалось відповідно до вимог інших, ніж визначені в додатку 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил. У такому разі блок 12 має визначити відповідні національні правила.

Блок 14b. Підпис уповноваженої особи

Ставиться підпис уповноваженої особи. Лише особам, які мають спеціальне повноваження згідно з правилами та політикою компетентного органу, дозволяється підписати цей блок. З метою полегшення ідентифікації може бути доданий номер, який ідентифікує уповноважену особу.

Блок 14с. Номер сертифіката/схвалення

Зазначається посилання на сертифікат/номер схвалення. Такий номер або посилання надає компетентний орган.

Блок 14d. Прізвище

Розбірливо зазначається прізвище особи, яка ставить підпис у блоці 14b.

Блок 14е. Дата

Зазначається дата, коли ставився підпис у блоці 14b. Дата має бути у форматі: dd (dd) – дві цифри, що визначають дату, mm (mmm) – дві цифри (три літери), що визначають місяць, rrrr (uuuu) – чотири цифри, що визначають рік.

Обов'язки користувача/установлювача

Розміщується така заява на сертифікаті для того, щоб повідомити кінцевих користувачів, що вони є відповідальними за встановлення та використання будь-якого виробу, який супроводжується такою формою:

«Цей сертифікат не передбачає автоматично повноваження на встановлення. Якщо користувач/установлювач виконує роботи відповідно до правил уповноваженого органу з льотної придатності іншого, ніж зазначений у блоці 1, важливо, щоб користувач/установлювач забезпечив прийняття його/її уповноваженим органом з питань льотної придатності виробів від уповноваженого органу з питань льотної придатності, який зазначений у блоці 1. Заяви, що містяться в блоках 13а та 14а, не засвідчують встановлення. У всіх випадках записи з технічного обслуговування мають включати засвідчення встановлення, що видане користувачем/установлювачем згідно з національними правилами до виконання повітряним судном польоту.».

Продовження доповнення II

ДО ДОДАТКА I

1. Компетентний орган схвалення/країна <i>Approving Competent Authority/Country</i>	2. СЕРТИФІКАТ ДОЗВОЛЕНОЇ ПЕРЕДАЧІ – ФОРМА I EASA <i>AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE EASA FORM I</i>		3. Порядковий номер форми <i>Form Tracking Number</i>
4. Найменування та місцезнаходження/місцезпроживання організації <i>Organisation name and Address:</i>			
6. Виріб <i>Item</i>	7. Опис <i>Description</i>	8. Номер креслення <i>Part No.</i>	9. Кількість <i>Qty.</i>
12. Додаткова інформація <i>Remarks</i>		10. Серійний номер <i>Serial No.</i>	11. Статус/робота <i>Status/Work</i>
<p>13a. Завдячує, вписані/написані виробничі номери відповідають до: <i>Certifies that the items identified above meet manufacturing in conformity to:</i></p> <p><input type="checkbox"/> схвалених проектних даних та знаходяться у стані, придатному для безпечної експлуатації <i>approved design data and are in a condition for safe operation</i></p> <p><input type="checkbox"/> не схвалених проектних даних, що зазначені в блоці 12 <i>non-approved design data specified in block 12</i></p> <p>13b. Підпис уповноваженої особи <i>Authorised Signature</i></p> <p>13c. Номер схвалення/повноваження <i>Approval/Authorisation Number</i></p> <p>13d. Прізвище <i>Name</i></p> <p>13e. Дата (дд мм рррр) <i>Date (dd mm yyyy)</i></p> <p>ОБОВ'ЯЗОК КОРИСТУВАЧА/УСТАНОВЛЮВАЧА / USER/INSTALLER RESPONSIBILITIES Цей сертифікат не передбачає автоматичного повноваження на встановлення. <i>This certificate does not automatically constitute authority to install.</i> Якщо користувач/установлювач виконує роботи відповідно до правил уповноваженого органу з льотної придатності іншого, ніж зазначений у блоці 1, виробник від уповноваженого органу з льотної придатності, який зазначений у блоці 1. <i>Where the user/installer performs work in accordance with regulations of an airworthiness authority different than the airworthiness authority specified in block 1, it is essential that the user/installer ensures</i> Завдячи, що містяться в блоках 13a та 14a не засвідчують встановлення. У всіх випадках записи з технічного обслуговування мають включати засвідчення встановлення, що вилане користувачем/установлювачем згідно з національними правилами до виконання пов'язаним судном польоту. <i>Statements in blocks 13a and 14a do not constitute installation certification. In all cases aircraft maintenance records must contain an installation certification issued in accordance with the national regulations by the user/installer before the aircraft may be flown.</i></p>			
14a. <input type="checkbox"/> Part 145, A.50 Передача до експлуатації <i>Part 145, A.50 Release to Service</i>	14b. Підпис уповноваженої особи <i>Authorised Signature</i>	14c. Номер сертифіката/схвалення <i>Certificate/Approval Ref. No</i>	14d. Прізвище <i>Name</i>
14a. Завдячує, якщо інше не зазначено у блоці 12, що робота, яка зазначена у блоці 11 та описана у блоці 12, виконана відповідно до Part-145, та, стосовно цієї роботи, виробни вважаються готовими для передачі до експлуатації. <i>Certifies that unless otherwise specified in block 12, the work identified in block 11 and described in block 12, was accomplished in accordance with Part-145 and in respect to that work the items are considered ready for release to service.</i>	14c. Дата (дд мм рррр) <i>Date (dd mm yyyy)</i>		

Доповнення III до додатка I до
Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ III)

Доповнення III (Appendix III)

Сертифікат перегляду льотної придатності — Форма 15 EASA

Продовження доповнення III до
додатка I

[ДЕРЖАВА-ЧЛЕН]

[MEMBER STATE]

Член Європейського Союзу (*)

A Member of the European Union (*)

СЕРТИФІКАТ ПЕРЕГЛЯДУ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ

AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE

Номер сертифіката:

ARC reference:

Відповідно до Повітряного кодексу України та Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань» (далі – Авіаційні правила України), що є чинними на дату видання, нижчезазначена організація з управління підтриманням льотної придатності схвалена відповідно до Підчастини G Розділу A додатка I (Part-M) Авіаційних правил України

Pursuant to Air Code of Ukraine and Aviation rules of Ukraine «Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks» (hereinafter - Aviation rules of Ukraine) for the time being in force, the following continuing airworthiness management organisation, approved in accordance with Section A, Subpart G of Annex I (Part-M) of Aviation Rules of Ukraine

[НАЙМЕНУВАННЯ СХВАЛЕНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА

МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ/МІСЦЕПРОЖИВАННЯ]

[NAME OF ORGANISATION APPROVED AND ADDRESS]

Номер схвалення: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА].MG.[NNNN]

Approval reference: [MEMBER STATE CODE].MG.[NNNN]

цим засвідчує, що здійснила перегляд льотної придатності відповідно до М.А.710 додатка I (Part-M) до Авіаційних правил України такого повітряного судна:

hereby certifies that it has performed an airworthiness review in accordance with point M.A.710 of Annex I (Part-M) of Aviation rules of Ukraine, on the following aircraft:

Виробник повітряного судна:

Aircraft manufacturer:

Позначення виробником:

Manufacturer's designation:

Реєстрація повітряного судна:

Aircraft registration:

Серійний номер повітряного судна:

Aircraft serial number:

і зазначене повітряне судно визнано льотнопридатним на час перегляду.

and this aircraft is considered airworthy at the time of the review.

Дата видання: Дата закінчення терміну дії:

Date of issue: Date of expiry:

Години нальоту планера (FH) на дату видачі (**):

Airframe Flight Hours (FH) at date of issue (**):

Підпис: Номер повноваження:

Signed: Authorisation No:

1-е Продовження: Повітряне судно протягом минулого року залишалося в контрольованому середовищі відповідно до М.А.901 додатка I (Part-M) до Авіаційних правил України. Повітряне судно вважається льотнопридатним на час видачі.

1st Extension: The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with point M.A.901 of Annex I (Part-M) of Aviation rules of Ukraine, for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue.

Дата видання: Дата закінчення терміну дії:

Date of issue: Date of expiry:

Години нальоту планера (FH) на дату видачі (**):

Airframe Flight Hours (FH) at date of issue (**):

Підпис: Номер повноваження:

Signed: Authorisation No:

Найменування компанії: Номер схвалення:

Company Name: Approval reference:

2-е Продовження: Повітряне судно протягом минулого року залишалося в контрольованому середовищі відповідно до М.А.901 додатка I (Part-M) до Авіаційних правил України. Повітряне судно вважається льотнопридатним на час видачі.

2nd Extension: The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with point M.A.901 of Annex I (Part-M) of Aviation rules of Ukraine, for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue.

Продовження доповнення III до
додатка I

Дата видання:	Дата закінчення терміну дії:
<i>Date of issue:</i>	<i>Date of expiry:</i>
Години нальоту планера (FH) на дату видачі (**):	
<i>Airframe Flight Hours (FH) at date of issue (**)</i>	
Підпис:	Номер повноваження:
<i>Signed:</i>	<i>Authorisation No:</i>
Найменування компанії:	Номер схвалення:
<i>Company Name:</i>	<i>Approval reference:</i>

Форма 15b EASA Видання 4 (EASA Form 15b Issue 4)

(*) Видалити для держав, які не є членами ЄС.

(**) Крім аеростатів та дирижаблів.

[ДЕРЖАВА-ЧЛЕН]

[MEMBER STATE]

Член Європейського Союзу (*)

A Member of the European Union (*)

СЕРТИФІКАТ ПЕРЕГЛЯДУ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ

AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE

Номер сертифіката:

ARC reference:

Відповідно до Повітряного кодексу України, що є чинним на дату видання, [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН] цим засвідчує, що повітряне судно:
Pursuant to Air Code of Ukraine for the time being in force, the [COMPETENT AUTHORITY] hereby certifies that the following aircraft:

Виробник повітряного судна:
Aircraft manufacturer:

Позначення виробником:
Manufacturer's designation:

Реєстрація повітряного судна:
Aircraft registration:

Серійний номер повітряного судна:
Aircraft serial number:

і зазначене повітряне судно визнано льотнопридатним на час перегляду.
and this aircraft is considered airworthy at the time of the review.

Дата видання: Дата закінчення терміну дії:
Date of issue: Date of expiry:

Години нальоту планера (FH) на дату видачі (**):
Airframe Flight Hours (FH) at date of issue (**)

Підпис: Номер повноваження:
Signed: Authorisation No:

1-е Продовження: Повітряне судно протягом минулого року залишалося в контрольованому середовищі відповідно до М.А.901 додатка I (Part-M) до Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань» (далі – Авіаційні правила України). Повітряне судно вважається льотнопридатним на час видачі.

1st Extension: The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with point M.A.901 of Annex 1 (Part-M) of Aviation rules of Ukraine «Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks» (hereinafter - Aviation rules of Ukraine), for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue.

Дата видання: Дата закінчення терміну дії:
Date of issue: Date of expiry:

Години нальоту планера (FH) на дату видачі (**):
Airframe Flight Hours (FH) at date of issue (**)

Підпис: Номер повноваження:
Signed: Authorisation No:

Найменування компанії: Номер схвалення:
Company Name: Approval reference:

2-е Продовження: Повітряне судно протягом минулого року залишалося в контрольованому середовищі відповідно до М.А.901 додатка I (Part-M) до Авіаційних правил України. Повітряне судно вважається льотнопридатним на час видачі.

2nd Extension: The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with point M.A.901 of Annex 1 (Part-M) of Aviation rules of Ukraine, for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue.

Дата видання: Дата закінчення терміну дії:
Date of issue: Date of expiry:

Години нальоту планера (FH) на дату видачі (**):
Airframe Flight Hours (FH) at date of issue (**)

Підпис: Номер повноваження:
Signed: Authorisation No:

Найменування компанії: Номер схвалення:
Company Name: Approval reference:

Форма 15а EASA Видання 4 (EASA Form 15a Issue 4)

(*) Видалити для держав, які не є членами ЄС.

(**) Крім аеростатів та дирижаблів.

[ДЕРЖАВА-ЧЛЕН]

[MEMBER STATE]

Член Європейського Союзу (*)

A Member of the European Union (*)

СЕРТИФІКАТ ПЕРЕГЛЯДУ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ ()**

AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE (**)

Номер сертифіката:

ARC reference:

Відповідно до Повітряного кодексу України та Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань» (далі – Авіаційні правила України), що є чинними на дату видання, нижчезазначена організація з технічного обслуговування, схвалена відповідно до (зазначити, як належить):
Pursuant to Air Code of Ukraine and Aviation rules of Ukraine «Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks» (hereinafter - Aviation rules of Ukraine) for the time being in force, the following maintenance organisation, approved in accordance with (mark as applicable):

Підчастини F Розділу А додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил України, або
Section A, Subpart F of Annex 1 (Part-M) of Aviation rules of Ukraine, or

Розділу А додатка 2 (Part-145) до Авіаційних правил України
Section A of Annex 2 (Part-145) of Aviation rules of Ukraine

**[НАЙМЕНУВАННЯ СХВАЛЕНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ЇЇ
МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ/МІСЦЕПРОЖИВАННЯ]**

[NAME OF ORGANISATION APPROVED AND ADDRESS]

Номер схвалення: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА].[MF або 145].[NNNN]

Approval reference: [MEMBER STATE CODE].[MF or 145].[NNNN]

цим засвідчує, що здійснила перегляд льотної придатності відповідно до М.А.901 (1) додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил України, такого повітряного судна:
hereby certifies that it has performed an airworthiness review in accordance with point M.A.901 (1) of Annex 1 (Part-M) of Aviation rules of Ukraine, on the following aircraft:

Виробник повітряного судна:
Aircraft manufacturer:

Позначення виробником:
Manufacturer's designation:

Реєстрація повітряного судна:
Aircraft registration:

Серійний номер повітряного судна:
Aircraft serial number:

і зазначене повітряне судно визнано льотнопридатним на час перегляду.
and this aircraft is considered airworthy at the time of the review.

Дата видання: Дата закінчення терміну дії:
Date of issue: Date of expiry:

Години нальоту планера (FH) на дату видачі (**):
*Airframe Flight Hours (FH) at date of issue (**)*

Підпис: Номер повноваження:
Signed: Authorisation No:

Форма 15с EASA Видання 1 (EASA Form 15c Issue 1)

(*) Видалити для держав, які не є членами ЄС.

(**) Застосовно тільки для повітряних суден ELA1, що не використовуються в комерційній експлуатації.

(***) Крім аеростатів та дирижаблів.

Доповнення IV до додатка 1 до
Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ III)

Доповнення IV (Appendix IV)

Система класів та рейтингів, що використовуються для схвалення організацій з технічного обслуговування, на які є посилання в Підчастині F Розділу A додатка 1 (Part-M) та додатку 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил

1. За винятком того, як це визначено в пункті 12 для невеликих організацій, таблиця в пункті 13 встановлює стандартну систему для схвалення організації з технічного обслуговування відповідно до Підчастини F Розділу A цього додатка (Part-M) та додатку 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил. Організація має отримати схвалення в межах від одного класу і рейтингу з обмеженнями до всіх класів і рейтингів з обмеженнями.

2. Додатково до таблиці, зазначеної в пункті 13, від схваленої організації з технічного обслуговування вимагається визначити обсяг робіт у керівництві організації з технічного обслуговування. Дивись також пункт 11.

3. У межах схвалень класу (класів) та рейтингу (рейтингів), виданих компетентним органом, обсяг робіт, зазначених у керівництві організації з технічного обслуговування, визначає точні обмеження схвалення. Таким чином, дуже важливо, щоб схвалені клас(и) та категорія(ї), і обсяг робіт організації збігалися.

4. Категорія класу-рейтингу A означає, що схвалена організація з технічного обслуговування може виконувати технічне обслуговування

повітряного судна та будь-якого компонента (включаючи двигуни та/або додаткові силові установки (ДСУ)) відповідно до даних для технічного обслуговування повітряного судна або, якщо погоджено компетентним органом, відповідно до даних для технічного обслуговування компонента, тільки якщо такі компоненти встановлено на повітряне судно. Проте схвалена організація з технічного обслуговування рейтингу А може тимчасово зняти компонент для виконання технічного обслуговування, щоб покращити доступ до цього компонента, за винятком, якщо таке зняття призводить до необхідності виконання додаткового технічного обслуговування, що не прийнятно для умов цього пункту. Це має бути відображено як процедура контролю в керівництві організації з технічного обслуговування та схвалено компетентним органом. Секція обмежень визначатиме обсяг такого технічного обслуговування, таким чином вказуючи на обсяг схвалення.

5. Категорія класу-рейтингу В означає, що схвалена організація з технічного обслуговування може виконувати технічне обслуговування на невстановленому двигуні та/або ДСУ та компонентах двигуна та/або ДСУ відповідно до даних для технічного обслуговування двигуна та/або ДСУ або, якщо погоджено компетентним органом, відповідно до даних для технічного обслуговування компонентів тільки тоді, коли такі компоненти встановлено на двигун та/або ДСУ. Проте схвалена організація з технічного обслуговування рейтингу В може тимчасово зняти компонент для виконання технічного обслуговування, щоб покращити доступ до цього компонента, за винятком, коли таке зняття призводить до необхідності виконання додаткового технічного обслуговування, що не прийнятно для умов цього пункту. Секція обмежень визначатиме обсяг такого технічного обслуговування, таким чином вказуючи на обсяг схвалення. Схвалена організація з технічного обслуговування з категорією класу-рейтингу В може також виконувати технічне обслуговування

на встановленому двигуні під час лінійного або базового технічного обслуговування відповідно до процедури контролю, яка викладена в керівництві організації з технічного обслуговування та схвалена компетентним органом. Обсяг робіт, зазначений у керівництві організації з технічного обслуговування, має відображати таку діяльність, що дозволена компетентним органом.

6. *Категорія класу-рейтингу С* означає, що схвалена організація з технічного обслуговування може виконувати технічне обслуговування на невстановлених компонентах (за винятком двигунів та ДСУ), які призначаються для встановлення на повітряне судно чи двигун/ДСУ. Секція обмежень визначатиме обсяг такого технічного обслуговування, таким чином вказуючи на обсяг схвалення. Схвалена організація з технічного обслуговування з категорією клас-рейтингу С може також виконувати технічне обслуговування на встановленому компоненті під час лінійного або базового технічного обслуговування або у виробничих приміщеннях та площах технічного обслуговування двигуна/ДСУ відповідно до процедури контролю, яка викладена в керівництві організації з технічного обслуговування та схвалена компетентним органом. Обсяг робіт, зазначений у керівництві організації з технічного обслуговування, має відображати таку діяльність, що дозволена компетентним органом.

7. *Категорія класу-рейтингу D* самодостатня і не обов'язково належить до конкретних повітряних суден, двигуна чи іншого компонента. D1 рейтинг – неруйнівний контроль (NDT) потрібен тільки для схваленої організації з технічного обслуговування, яка виконує неруйнівний контроль, як окреме завдання для іншої організації. Схвалена організація з технічного обслуговування з категорією класу-рейтингу А, В чи С може виконувати

неруйнівний контроль на виробках, на яких вона виконує технічне обслуговування, без потреби схвалення відповідно до класу-рейтингу D1 за умови, що керівництво організації з технічного обслуговування містить процедури неруйнівного контролю.

8. У разі схвалення організації з технічного обслуговування відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, категорія класу-рейтингу А поділяється на базове та лінійне технічне обслуговування. Організація з технічного обслуговування може бути схвалена як на виконання лінійного так і базового технічного обслуговування або на обидва види технічного обслуговування. Слід зазначити, що виробнича база, на якій виконується лінійне технічне обслуговування, яка знаходиться на основній базі, вимагає схвалення на виконання лінійного технічного обслуговування.

9. Секція «Обмеження» передбачена для того, щоб надати компетентним органам максимальну гнучкість під час схвалення конкретної організації. Рейтинги мають бути згадані у схваленні, тільки коли відповідно обмежені. Таблиця в пункті 13 визначає типи можливих обмежень. Якщо технічне обслуговування перелічується для кожного класу-рейтингу, то можна зазначити завдання з технічного обслуговування, а не тип повітряного судна, двигуна чи виробника, якщо це є більш належним для організації (прикладом може бути встановлення та пов'язане технічне обслуговування систем авіоніки). Таке посилання в секції обмеження указує, що організація з технічного обслуговування схвалена для виконання технічного обслуговування в межах до та включаючи, зокрема, ці конкретні типи/завдання.

10. Якщо зроблено посилання на серії, тип і групу в секції обмежень класів А та В, серії означають конкретні серії типу, такі як Airbus 300 або 310,

або 319, або Boeing 737-300, або RB211-524, або Cessna 150, або Cessna 172, або Beech 55, або континентальний O-200 тощо; тип означає конкретний тип або модель, такі як Airbus 310-240, або RB211-524 B4, або Cessna 172RG тощо; може наводитись будь-яка кількість типів чи серій; група означає, наприклад, повітряні судна Cessna з одним поршнеvim двигуном або поршневі двигуни Lycoming без наддуву тощо.

11. Якщо використовується великий перелік можливих робіт, який може зазнавати частих змін, такі зміни можуть впроваджуватись відповідно до процедури непрямого схвалення, зазначеної в М.А.604 (с) та М.В.606 (с) або 145.А.70 (с) та 145.В.40 (якщо застосовно).

12. Організація з технічного обслуговування, що наймає тільки одну особу, яка і планує, і виконує все технічне обслуговування, може мати тільки обмежений обсяг схвалених рейтингів. Максимально можливі обмеження наведено нижче:

Клас	Рейтинг	Обмеження
Клас «Повітряні судна»	Рейтинг А2 «Літаки 5700 кг і нижче»	З поршнеvim двигуном 5700 кг і нижче
Клас «Повітряні судна»	Рейтинг А3 «Вертольоти»	З одним поршнеvim двигуном 3175 кг і нижче
Клас «Повітряні судна»	Рейтинг А4 «Повітряні судна, інші ніж А1, А2, А3»	Немає обмежень
Клас «Двигуни»	Рейтинг В2 Поршневі	Менше 450 кінських сил
Клас «Компоненти (крім двигунів чи ДСУ в зборі)»	Рейтинг від С1 до С22	Згідно з переліком можливостей

Клас «Спеціальні види робіт»	D1 Неруйнівний контроль	Метод(и) неруйнівного контролю мають бути зазначені
------------------------------	-------------------------	---

Слід зазначити, що така організація може бути в подальшому обмежена компетентним органом в обсязі схвалень залежно від можливостей конкретної організації.

13. Таблиця

Клас	Рейтинг	Обмеження	Базове ТО	Лінійне ТО
Повітряні судна	A1 «Літаки понад 5700 кг»	[Рейтинг для організації з технічного обслуговування, схваленої відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил] [Має зазначатись виробник, група, тип чи серія літака та/або завдання з технічного обслуговування] <i>Приклад: Airbus A320 Series</i>	[Так/Ні] [Yes/No] (*)	[Так/Ні] [Yes/No] (*)

	<p>A2 «Літаки 5700 кг і нижче»</p>	<p>[Має зазначатись виробник, група, тип чи серія літака та/або завдання з ТО] <i>Приклад: DHC-6 Twin Otter Series</i> Зазначається чи надано привілеї щодо видачі рекомендації та сертифіката перегляду льотної придатності (лише для повітряних суден ELA1, що не використовуються в комерційній експлуатації)</p>	<p>[Так/Ні] [Yes/No] (* (*</p>	<p>[Так/Ні] [Yes/No] (* (*</p>
	<p>A3 «Вертольоти»</p>	<p>[Має зазначатись виробник, група, тип чи серія вертольота та/або завдання з технічного обслуговування] <i>Приклад: Robinson R44</i></p>	<p>[Так/Ні] [Yes/No] (* (*</p>	<p>[Так/Ні] [Yes/No] (* (*</p>

	Рейтинг А4 «Повітряні судна, інші ніж А1, А2, А3»	[Має зазначатись категорія повітряного судна (планер, аеростат, дирижабль тощо), виробник, група, тип чи серія та/або завдання з технічного обслуговування] Зазначається чи надано привілеї щодо видачі рекомендації та сертифіката перегляду льотної придатності (лише для повітряних суден ЕLА1, що не використовуються в комерційній експлуатації)	[Так/Ні] [Yes/No] (*)	[Так/Ні] [Yes/No] (*)
Двигуни	В1 Газотурбінні	[Має зазначатись тип чи серія двигуна та/або завдання з технічного обслуговування] <i>Приклад: PT6A Series</i>		
	В2 Поршневі	[Має зазначатись виробник, група, тип чи серія двигуна та/або завдання з		

		технічного обслуговування]
	V3 ДСУ	[Має зазначатись виробник, тип чи серія двигуна та/або завдання з технічного обслуговування]
Компоненти (крім двигунів чи ДСУ в зборі)	S1 Система кондиціювання та наддув	[Має зазначатись тип повітряного судна, або виробник повітряного судна, або виробник компонента, або конкретний компонент та/або перехресне посилання на перелік робіт, зазначений у керівництві, та/або завдання з технічного обслуговування] <i>Приклад: PT6A Fuel Control</i>
	S2 Обладнання автоматичного керування польотом	
	S3 Зв'язкове і пілотажно-навігаційне обладнання	
	S4 Двері – Люки	
	S5 Система електропостачання та освітлення	
	S6 Обладнання	
	S7 Двигун – ДСУ	
	S8 Органи управління польотом	
	S9 Паливна система	
	S10 Гвинти	

	вертольотів	
	C11 Трансмiсія вертольотів	
	C12 Гiдравлiчна система	
	C13 Система iндикацiї, накопичення та зберiгання польотних даних	
	C14 Шасi	
	C15 Кисневе обладнання	
	C16 Повiтрянi гвинти	
	C17 Пневматична система	
	C18 Система захисту вiд пожежi, дощу, обледенiння	
	C19 Вiкна	
	C20 Деталi конструкцiї	
	C21 Водний баласт	
	C22 Засоби	

	збільшення тяги	
Спеціалізовані види обслуговування	D1 Неруйнівний контроль	[Має зазначатись відповідний NDT метод(и)]

(*) Видалити, де доречно.

Доповнення V до додатка 1 до
Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ III)

Доповнення V (Appendix V)
Схвалення організації з технічного обслуговування відповідно до
Підчастини F додатка 1 (Part-M)

[ДЕРЖАВА-ЧЛЕН (*)]

[MEMBER STATE (*)]

Член Європейського Союзу (**)

A Member of the European Union (**)

СЕРТИФІКАТ СХВАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ
MAINTENANCE ORGANISATION APPROVAL CERTIFICATE

Номер: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА].MF.[XXXX]

Reference: [MEMBER STATE CODE].MF.[XXXX]

Відповідно до Повітряного кодексу України та Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань» (далі – Авіаційні правила України), чинних на час видачі, і зазначених далі умов [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)] цим сертифікатом засвідчує, що:

Pursuant to Air Code of Ukraine and Aviation rules of Ukraine «Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks» (hereinafter - Aviation rules of Ukraine) for the time being in force and subject to the conditions specified below, the [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE()] hereby certifies:*

[НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ/МІСЦЕПРОЖИВАННЯ КОМПАНІЇ]

[COMPANY NAME AND ADDRESS]

як організація з технічного обслуговування відповідно до Підчастини F Розділу A додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил України схвалена на виконання технічного обслуговування виробів, компонентів та обладнання, зазначених у додатку до цього схвалення, та видачу відповідних сертифікатів передачі до експлуатації на підставі вищезазначеного номера схвалення та, якщо передбачено, видачу рекомендації та сертифікатів перегляду льотної придатності після перегляду льотної придатності, як визначено в М.А.901 (1) додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил України для повітряних суден, зазначених у Додатку до схвалення.

as a maintenance organisation in compliance with Section A, Subpart F of Annex 1 (Part-M) of Aviation rules of Ukraine, approved to maintain products, parts and appliances listed in the attached approval schedule and issue related certificates of release to service using the above references and, when stipulated, to issue recommendations and airworthiness review certificates after an airworthiness review as specified in point M.A.901 (1) of Annex 1 (Part-M) to the same regulation for those aircraft listed in the attached approval schedule.

УМОВИ:**CONDITIONS:**

1. Це схвалення обмежується обсягом робіт, зазначеним у розділі обсягу робіт схваленого керівництва організації з технічного обслуговування, про яке йдеться у Підчастині F Розділу A додатка 1 (Part-M), та
This approval is limited to that specified in the scope of work section of the approved maintenance organisation manual as referred to in Section A of Subpart F of Annex 1 (Part-M), and
2. Це схвалення вимагає забезпечення відповідності процедурам, визначеним у схваленому керівництві організації з технічного обслуговування, та
This approval requires compliance with the procedures specified in the approved maintenance organisation manual, and
3. Це схвалення залишається чинним, доки схвалена організація з технічного обслуговування відповідає вимогам додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил України.
This approval is valid whilst the approved maintenance organisation remains in compliance with Annex 1 (Part-M) of Aviation Rules of Ukraine.
4. За умови відповідності вищезазначеним умовам чинність цього схвалення не обмежено у часі, за винятком, що сертифікат схвалення раніше здано, обмежено, призупинено або анульовано.
Subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain valid for an unlimited duration unless the approval has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked.

Дата первинної видачі:

Date of original issue:

Дата перевидання:

Date of this revision:

Видання №:

Revision No:

Підпис:

Signed:

Від компетентного органу: [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)]

For the competent authority: [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE(*)]

Форма 3-MF Видання 3 (EASA Form 3-MF Issue 3)

(*) або EASA, якщо EASA являється компетентним органом

(**) Видалити для держав, які не є членами ЄС.

ДОДАТОК ДО СХВАЛЕННЯ
ОРГАНІЗАЦІЇ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ
MAINTENANCE ORGANISATION APPROVAL SCHEDULE

НОМЕР СХВАЛЕННЯ: [КОД ДЕРЖАВИ-
ЧЛЕНА(*)].MF.[XXXX]
REFERENCE: [MEMBER STATE CODE(*)].MF.[XXXX]

**Організація:[НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ/
МІСЦЕПРОЖИВАННЯ КОМПАНІЇ]**

Organisation:[COMPANY NAME AND ADDRESS]

КЛАС CLASS	РЕЙТИНГ RATING	ОБМЕЖЕННЯ LIMITATION
ПОВІТРЯНЕ СУДНО(**) AIRCRAFT (*)	(***)	(***)
	(***)	(***)
ДВИГУНИ(**) ENGINES (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
ІНШІ КОМПОНЕНТИ, КРІМ ДВИГУНІВ АБО ДСУ В ЗБОРІ (**) COMPONENTS OTHER THAN COMPLETE ENGINES OR APUs (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
СПЕЦІАЛІЗОВАНІ ВИДИ ОБСЛУГОВУВАННЯ (**) SPECIALISED SERVICES (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)

Цей перелік схвалення обмежується виробами, компонентами та обладнанням і видами робіт, зазначеними у розділі обсягу робіт схваленого керівництва організації з технічного обслуговування

This approval is limited to the products, parts and appliances and to the activities specified in the scope of work section of the approved maintenance organisation manual.

Посилання на керівництво організації з технічного обслуговування:

Maintenance Organisation Manual reference:

Дата первинної видачі:

Date of original issue:

Дата схвалення останньої зміни:

Date of last revision approved

Зміна №:

Revision No.

Підпис:

Signed:

Від компетентного органу: [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)]

For the competent authority: [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE()]*

Форма 3 EASA Видання 3 (EASA Form 3-MF Issue 3)

(*) або EASA, якщо EASA є компетентним органом.

(**) Видалити, де доречно, якщо організація не схвалена.

(***) Заповнити відповідним рейтингом і обмеженнями.

(****) Заповнити відповідними обмеженнями і зазначити, чи надано привілеї щодо видачі рекомендацій та сертифікатів перегляду льотної придатності (лише повітряні судна EASA, що не використовуються в комерційній експлуатації, якщо організація виконує перегляд льотної придатності разом зі щорічним оглядом, зазначеним у програмі технічного обслуговування).

Доповнення VI до додатка 1 до
Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ III)

Доповнення VI (Appendix VI)

Схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності
відповідно до Підчастини G додатка 1 (Part-M)

[ДЕРЖАВА-ЧЛЕН (*)]

[MEMBER STATE (*)]

Член Європейського Союзу (**)

A Member of the European Union (**)

**СЕРТИФІКАТ СХВАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ
З УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ
CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION
APPROVAL CERTIFICATE**

Номер: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)].MG.[XXXX] (номер АОС XX.XXXX)

Reference: [MEMBER STATE CODE (*)].MG.[XXXX] (ref. AOC XX.XXXX)

Відповідно до Повітряного кодексу України та Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань» (далі – Авіаційні правила України), чинних на час видачі, і зазначених далі умов [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)] цим сертифікатом засвідчує, що:

Pursuant to Air Code of Ukraine and Aviation rules of Ukraine «Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks» (hereinafter - Aviation rules of Ukraine) for the time being in force and subject to the conditions specified below, the [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE()] hereby certifies:*

[НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ/МІСЦЕПРОЖИВАННЯ КОМПАНІЇ]

[COMPANY NAME AND ADDRESS]

як організація з управління підтриманням льотної придатності відповідно до Підчастини G Розділу А додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил України схвалена на здійснення управління підтриманням льотної придатності повітряних суден, зазначених у додатку до цього схвалення, та (якщо застосовно) видачу рекомендацій та сертифікатів перегляду льотної придатності після перегляду льотної придатності, як визначено в М.А.710 додатка 1 (Part-M), та (якщо застосовно) видачу дозволів на виконання польотів, як визначено в М.711 (c) додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил України.

as a continuing airworthiness management organisation in compliance with Section A, Subpart G of Annex 1 (Part-M) of Aviation rules of Ukraine, approved to manage the continuing airworthiness of the aircraft listed in the attached schedule of approval and, when stipulated, to issue recommendations and airworthiness review certificates after an airworthiness review as specified in point M.A.710 of Annex 1 (Part M), and, when stipulated, to issue permits to fly as specified in point M.A.711 (c) of Annex 1 (Part M) to the same regulation.

УМОВИ:

CONDITIONS:

1. Це схвалення обмежується обсягом робіт, зазначеним у розділі обсягу робіт схваленого керівництва з управління підтриманням льотної придатності, про яке йдеться у Підчастині G Розділу А додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил України.

This approval is limited to that specified in the scope of approval section of the approved continuing airworthiness management exposition as referred to in Section A of Subpart G of Annex 1 (Part-M) of Aviation rules of Ukraine.

2. Це схвалення вимагає забезпечення відповідності схваленим процедурам, визначеним у керівництві з управління підтриманням льотної придатності, зазначених у додатку 1 (Part-M) до Авіаційних правил України.

This approval requires compliance with the approved continuing airworthiness management exposition procedures specified in Annex 1 (Part-M) to Aviation rules of Ukraine.

3. Це схвалення залишається чинним, доки схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності відповідає вимогам додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил України.

This approval is valid whilst the approved continuing airworthiness management organisation remains in compliance with Annex 1 (Part-M) to Aviation rules of Ukraine.

4. Якщо організація з управління підтриманням льотної придатності під своєю системою якості укладає договори з однією чи декількома організаціями, це схвалення залишається чинним для цих організацій, що виконують застосовні договірні зобов'язання.

Where the continuing airworthiness management organisation contracts under its Quality System the service of one/several organisation(s), this approval remains valid subject to such organisation(s) fulfilling applicable contractual obligations

Продовження доповнення VI до
додатка 1

5. У разі відповідності умовам вищезазначених пунктів від 1 до 4 чинність цього схвалення не обмежено у часі, окрім випадків, що схвалення раніше здано, обмежено, припинено або анульовано.

Якщо ця форма також використовується авіаційними перевізниками, до стандартного номера необхідно додати посилання на номер сертифіката експлуатанта (АОС) та пункт 5 має бути замінений такими додатковими умовами:

Subject to compliance with the conditions 1 to 4 above, this approval shall remain valid for an unlimited duration unless the approval has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked.

If this form is also used for air carriers, the Air Operator Certificate (AOC) number shall be added to the reference, in addition to the standard number, and the condition 5 shall be replaced by the following extra conditions:

6. Це схвалення не надає права експлуатувати типи повітряних суден, зазначених у пункті 1. Право на експлуатацію надає сертифікат експлуатанта (АОС).

This approval does not constitute an authorisation to operate the types of aircraft referred in paragraph 1. The authorisation to operate the aircraft is the AOC.

7. Закінчення, анулювання або призупинення сертифіката експлуатанта робить недійсним це схвалення автоматично до конкретних повітряних суден, зазначених у сертифікаті експлуатанта, якщо інше не визначено компетентним органом.

Termination, suspension or revocation of the AOC automatically invalidates the present approval in relation to the aircraft registrations specified in the AOC, unless otherwise explicitly stated by the competent authority.

8. За умови відповідності вищезазначеним умовам чинність цього схвалення не обмежено у часі, за винятком, що сертифікат схвалення раніше здано, обмежено, припинено або анульовано.

Subject to compliance with the previous conditions, this approval shall remain valid for an unlimited duration unless the approval has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked.

Дата первинної видачі:

Date of original issue:

Підпис:

Signed:

Дата перевидання:..... Видання №:.....

Date of this revision:

Revision No:

Від компетентного органу: [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)]

For the competent authority: [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE()]*

ДОДАТОК ДО СХВАЛЕННЯ
ОРГАНІЗАЦІЇ З УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ
 CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION
 APPROVAL SCHEDULE

[КОД ДЕРЖАВИ-
 ЧЛЕНА(*)].MG.[XXXX]
 НОМЕР СХВАЛЕННЯ: [MEMBER STATE CODE(*)].MG.[XXXX]
 REFERENCE: (номер/ref. AOC XX.XXXX)

**Організація:[НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ/
 МІСЦЕПРОЖИВАННЯ КОМПАНІЇ]**
 Organisation:[COMPANY NAME AND ADDRESS]

Тип/серія/група повітряного судна Aircraft type/series/group	Уповноважена на перегляд льотної придатності Airworthiness review authorised	Уповноважена на дозвіл на виконання польотів Permits to fly authorised	Організація(ї), що працює(ють) під системою якості Organisation(s) working under quality system
	[YES / NO] [ТАК/НІ] (***)	[YES / NO] [ТАК/НІ] (***)	
	[YES / NO] [ТАК/НІ] (***)	[YES / NO] [ТАК/НІ] (***)	
	[YES / NO] [ТАК/НІ] (***)	[YES / NO] [ТАК/НІ] (***)	
	[YES / NO] [ТАК/НІ] (***)	[YES / NO] [ТАК/НІ] (***)	

Цей додаток до схвалення обмежено обсягом схвалення, зазначеним у розділі обсягу робіт схваленого керівництва з управління підтриманням льотної придатності.....
This approval schedule is limited to that specified in the scope of approval contained in the approved Continuing Airworthiness Management Exposition section

Посилання на керівництво з управління підтриманням льотної придатності:.....
Continuing Airworthiness Management Exposition Reference:

Дата первинної видачі:.....
Date of original issue:

Підпис:.....
Signed :

Дата перевидання:..... Зміна №:.....
Date of this revision: Revision No:

Від компетентного органу: [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА*]
For the competent authority: [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE]*

Форма 14 EASA Видання 4 (EASA Form 14 Issue 4)

(*) або EASA, якщо EASA є компетентним органом.

(**) Видалити для держав, які не є членами ЄС.

(***) Видалити, де доречно, якщо організація не схвалена.

Доповнення VII до додатка 1 до
Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ III)

Доповнення VII (Appendix VII)

Складні завдання з технічного обслуговування

До складних завдань з технічного обслуговування, зазначених у
M.A.502 (d) 3, M.A.801 (b) 2 та M.A.801 (c), належать такі:

1. Модифікація, ремонт або заміна шляхом клепання, металізації,
ламінування або зварювання будь-яких із нижчезазначених частин планера:

- (a) коробчаста балка/лонжерон;
- (b) стрингер крила або елемент хорди;
- (c) лонжерон;
- (d) полиця лонжерона;
- (e) елемент фермевої балки;
- (f) стінка балки/лонжерона;
- (g) елемент кіля чи скули фюзеляжу гідролітака або поплавка;

- (h) гофрований елемент поверхні крила або хвостового оперення, що працює на стискання;
- (i) головна нервюра крила;
- (j) підкіс крила або хвостового оперення;
- (k) рама кріплення двигуна;
- (l) лонжерон чи каркас фюзеляжу;
- (m) елемент бічного набору, поздовжнього набору чи шпангоута;
- (n) опорний підкіс чи кронштейн сидіння;
- (o) заміна направляючих сидіння;
- (p) стійка чи підкіс шасі;
- (q) вісь;
- (r) колесо; та
- (s) лижа чи основа лижі, за винятком заміни покриття, що забезпечує низький рівень тертя.

2. Модифікація чи ремонт будь-якої з нижчезазначених частин:

(a) обшивка повітряного судна чи обшивка поплавка повітряного судна, якщо виконання цієї роботи вимагає використання підставки/опори, фіксатора або стапеля;

(b) обшивка повітряного судна, що знаходиться під навантаженням внаслідок наддування, якщо пошкодження обшивки становить понад 15 см (6 дюймів) у будь-якому напрямі;

(c) несуча частина системи керування, включаючи рульову колонку, педаль, вал, сектор, колінчатий важіль, вал трансмісії, штурвальна колонка та кронштейн, виготовлений методом штампування чи лиття, але за винятком:

(i) обтискування ремонтного з'єднання нахлистом або з'єднання тросів та

(ii) заміни кінцевого з'єднання труби, що працює на стиснення-розтягнення, яке приєднується шляхом клепаання, та

(d) будь-яка інша конструкція, що не зазначена у пункті 1, яку виробник визначив як основну конструкцію у керівництві з технічного обслуговування, керівництві з ремонту конструкції або в інструкціях з підтримання льотної придатності.

3. Виконання таких робіт з технічного обслуговування на поршневому двигуні:

(a) демонтаж з подальшим складанням поршневого двигуна, крім випадків, коли:

- (i) необхідно отримати доступ до блоків поршня/циліндра; або
- (ii) зняти задню кришку приводу агрегатів для огляду та/або заміни блоків масляного насосу, коли така робота не передбачає знімання та повторне встановлення внутрішніх приводів;
- (b) демонтаж з подальшим складанням редуктора;
- (c) зварювання та паяння з'єднань, крім незначних зварювальних ремонтних робіт на агрегатах вихлопної системи, що виконується схваленим або уповноваженим зварником, але за винятком заміни компонентів;
- (d) порушення цілісності окремих частин агрегатів, що постачаються для проведення стендових випробувань, крім заміни або регулювання агрегатів, які можна замінити або відрегулювати в процесі експлуатації.

4. Балансування гвинта, за винятком:

- (a) сертифікації статичного балансування, якщо це вимагається керівництвом з технічного обслуговування;
- (b) динамічного балансування на встановлених гвинтах з використанням електронного обладнання для балансування, якщо це дозволяється керівництвом з технічного обслуговування або іншими погодженими даними з льотної придатності;

5. Будь-яке додаткове завдання, яке вимагає:

(a) спеціалізованих інструментів, обладнання чи виробничих приміщень та площі; або

(b) важливих координаційних процедур, що викликано значною тривалістю завдань та залученням декількох осіб.

Доповнення VIII до додатка 1 до Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань» (розділ III)

Доповнення VIII (Appendix VIII)

Обмежене технічне обслуговування, яке виконує пілот-власник

На доповнення до вимог, викладених у додатку 1 (Part-M), необхідно дотримуватися таких базових принципів, перш ніж виконувати будь-яке завдання з технічного обслуговування за умовами виконання технічного обслуговування пілотом-власником.

(a) Компетентність і обов'язки

1. Пілот-власник завжди є відповідальним за будь-яке технічне обслуговування, що він виконує.

2. Перш ніж виконувати будь-які завдання з технічного обслуговування пілота-власника, пілот-власник повинен переконатися, що він достатньо компетентний для виконання завдання. Обов'язок пілотів-власників полягає в тому, щоб ознайомитися із стандартною практикою технічного обслуговування для їх повітряних суден та з програмою технічного обслуговування повітряного судна. Якщо пілот-власник не має компетентності для виконання завдання, ця робота не може бути засвідчена пілотом-власником.

3. Пілот-власник (або його договірна організація з управління підтриманням льотної придатності, зазначена у Підчастині G Розділу A цього

додатка (Part-M)) забезпечує визначення завдань пілота-власника згідно з цими основними принципами в програмі технічного обслуговування, а також забезпечує своєчасне оновлення цього документа.

4. Схвалення програми технічного обслуговування має бути виконано відповідно до М.А.302.

(b) Завдання

Пілот-власник може виконувати прості візуальні огляди або перевірки загального стану на наявність явних пошкоджень та перевірку нормальної експлуатації планера, двигунів, систем і компонентів.

Пілот-власник не має виконувати завдання з технічного обслуговування пілота-власника, якщо завдання:

1. є критичними завданнями з технічного обслуговування;
2. вимагає зняття головних компонентів або головного агрегату;
та/або
3. виконуються відповідно до директиви з льотної придатності або документа з обмеження льотної придатності (ALI), якщо це спеціально не обумовлюється в директиві льотної придатності або в ALI; та/або
4. вимагає використання спеціальних інструментів, відкаліброваних інструментів (за винятком тарированого ключа та обтискного інструменту);
та/або

5. вимагає використання випробувального обладнання або проведення спеціальних випробувань (наприклад, NDT (неруйнівний контроль), випробування систем або експлуатаційні перевірки електронного обладнання); та/або

6. складається з будь-яких позапланових спеціальних оглядів (наприклад, перевірка після жорсткої посадки); та/або

7. впливає на системи, що є важливими для виконання польотів за приладами (IFR); та/або

8. перераховано у Доповненні VII до цього додатка (Part-M) або є завданням з технічного обслуговування компонента відповідно до М.А.502 (а), (b), (c) або (d); та/або

9. є частиною щорічної або 100-годинної перевірки, що міститься в «мінімальній програмі оглядів», зазначеної в М.А.302 (i).

Вищезазначені критерії 1–9 не можуть бути замінені менш обмежувальними інструкціями, що визначені в «М.А.302(d) Програма технічного обслуговування».

Будь-яке завдання, визначене у керівництві з льотної експлуатації, таке як підготовка повітряного судна до польоту (наприклад, монтаж крила планера або передпольотна підготовка), вважаються завданнями пілота, а не завданнями з технічного обслуговування пілота-власника, а тому не вимагає сертифіката передачі до експлуатації.

(c) Виконання завдань з технічного обслуговування пілотом-власником та записи

Пілот-власник має дотримуватися даних для технічного обслуговування, зазначених у М.А.401, та вони мають бути завжди доступними під час виконання технічного обслуговування пілота-власника. Відповідно до М.А.803 (d) детальна інформація щодо даних, які пілот-власник використовував під час виконання технічного обслуговування, має бути зазначена у сертифікаті передачі до експлуатації.

Пілот-власник повинен інформувати схвалену організацію з управління підтриманням льотної придатності, яка є відповідальною за підтримання льотної придатності повітряного судна (якщо це застосовно), не пізніше ніж 30 днів після виконання пілотом-власником завдання з технічного обслуговування відповідно до М.А.305 (a).

Додаток 2
до Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих
завдань»,
(розділ IV)

ДОДАТОК 2 (Annex II)

Частина-145 (Part-145)

Зміст

145.1. Загальні відомості

РОЗДІЛ А – ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

145.A.10. Сфера застосування

145.A.15. Заявка

145.A.20. Умови схвалення

145.A.25. Вимоги до виробничих приміщень та площ

145.A.30. Вимоги до персоналу

145.A.35. Персонал, який засвідчує технічне обслуговування, та
допоміжний персонал

145.A.36. Записи про персонал з перегляду льотної придатності

145.A.40. Обладнання, інструменти та матеріали

145.A.42. Приймання компонентів

145.A.45. Дані для технічного обслуговування

145.A.47. Планування виробництва

145.A.48. Виконання технічного обслуговування

145.A.50. Сертифікація технічного обслуговування

145.A.55. Записи з технічного обслуговування та перегляду льотної придатності

145.A.60. Звітування про події

145.A.65. Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури технічного обслуговування та система якості

145.A.70. Керівництво організації з технічного обслуговування

145.A.75. Привілеї організації

145.A.80. Обмеження організації

145.A.85. Зміни в організації

145.A.90. Підтримання схвалення

145.A.95. Недоліки

РОЗДІЛ В – ПРОЦЕДУРИ ДЛЯ КОМПЕТЕНТНИХ ОРГАНІВ

145.B.1. Сфера застосування

145.B.10. Компетентний орган

145.B.15. Організації, що розміщені в декількох державах-членах

145.B.20. Первинне схвалення

145.B.25. Видача схвалення

145.B.30. Підтримання схвалення

145.B.35. Зміни

145.B.40. Зміни у керівництві організації з технічного обслуговування
(МОЕ)

145.B.45. Анулювання, призупинення та обмеження схвалення

145.B.50. Недоліки

145.B.55. Ведення записів

145.B.60. Винятки

Доповнення I. Сертифікат дозволеної передачі – Форма 1 EASA

Доповнення II. Система класів та рейтингів, що використовуються для схвалення організацій з технічного обслуговування, на які є посилання в Підчастині F Розділу А додатка 1 (Part-M) та додатку 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил

Доповнення III. Схвалення організації з технічного обслуговування відповідно до додатка 2 (Part-145)

Доповнення IV. Умови використання персоналу, який не має кваліфікації відповідно до додатка 3 (Part-66), зазначеного у підпунктах 1 та 2 145.A.30 (j)

145.1. Загальні відомості

Для потреб цього додатка (Part-145) компетентний орган має бути:

1. уповноважений орган з питань цивільної авіації;
2. Агентство для організацій, основне місце здійснення діяльності яких розташоване в третій країні.

РОЗДІЛ А – ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

145.A.10. Сфера застосування

У цьому розділі визначено вимоги, яким має відповідати організація, для отримання або підтримання схвалення на виконання технічного обслуговування

повітряного судна і компонентів.

145.A.15. Заявка

Заявка на видачу або зміну схвалення має подаватися компетентному органу за формою та в порядку, встановленому зазначеним органом.

145.A.20. Умови схвалення

Організація визначає у своєму керівництві перелік робіт, які становитимуть предмет схвалення (таблиця, яка містить усі класи та рейтинги, наведена в Доповненні IV до додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил).

145.A.25. Вимоги до виробничих приміщень та площ

Організація має забезпечити:

(а) Наявність виробничих приміщень та площ для виконання всіх запланованих робіт, які забезпечують, зокрема, захист від погодних умов. Спеціалізовані майстерні та зони належним чином відокремлені для забезпечення гарантування невеликого рівня ймовірності забруднення робочої зони та навколишнього середовища.

1. у разі базового технічного обслуговування повітряних суден наявні авіаційні ангари, достатньо просторі для розміщення повітряних суден, на яких проводиться планове базове технічне обслуговування;

2. у разі технічного обслуговування компонентів – майстерні, достатньо просторі, щоб вмістити компоненти, на яких проводиться планове технічне обслуговування;

(b) Відповідні офісні приміщення для управління всією запланованою роботою, зазначеною в підпункті (а) цього пункту, а також, для персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, щоб він міг виконувати поставлені завдання з дотриманням високих стандартів технічного обслуговування.

(c) Робоче середовище, включаючи авіаційні ангари, майстерні для компонентів та офісні приміщення, має бути належним для виконуваних робіт та відповідати спеціальним вимогам, що до нього ставляться. Крім випадків, коли інше передбачається вимогами до середовища для виконання спеціальних робіт, робоче середовище має забезпечувати належну результативність роботи персоналу:

1. температура має підтримуватися на такому рівні, щоб персонал міг виконувати необхідні роботи, не відчуваючи надмірного дискомфорту;
2. рівень пилу та інших забруднень повітря має бути зведений до мінімуму та не дозволяється досягнення ними рівня в робочій зоні, коли забруднення поверхонь повітряного судна / компонента є видимим. Якщо пил / інше забруднення повітря призводить до видимого забруднення поверхні, всі системи, чутливі до такого забруднення, ізолюються, доки не буде відновлено прийнятних умов;

3. рівень освітлення має бути таким, щоб забезпечити можливість ефективного проведення будь-яких оглядів та робіт з технічного обслуговування;
4. шум не має відволікати працівників від проведення оглядових робіт. Якщо контролювати джерело шуму практично неможливо, персонал слід забезпечити необхідним особистим спорядженням для захисту від надмірного шуму, який відволікає увагу під час проведення огляду;
5. якщо для виконання окремих робіт з технічного обслуговування потрібні спеціальні умови середовища, відмінні від вищезазначених, такі спеціальні умови мають бути дотримані. Спеціальні умови зазначаються у даних для технічного обслуговування;
6. робоче середовище для лінійного технічного обслуговування не має надмірно відволікати від виконання необхідних робіт з технічного обслуговування або інспектування. Тому у разі погіршення робочого середовища щодо неприйняттого рівня температури, вологості, граду, льоду, снігу, вітру, освітлення, пилу або іншого забруднення повітря виконання робіт з технічного обслуговування або інспектування має бути призупинено до моменту відновлення задовільних умов.

(d) Наявність складських приміщень з обмеженим доступом для зберігання компонентів, обладнання, інструментів та матеріалів. Умови зберігання забезпечують відокремлення придатних до експлуатації компонентів та матеріалів від непридатних до експлуатації компонентів, матеріалів, обладнання та інструментів. Умови зберігання відповідають інструкціям

виробників щодо запобігання псуванню та пошкодженню виробів, що зберігаються. Доступ до складських приміщень має лише уповноважений персонал.

145.A.30. Вимоги до персоналу

(a) Організація має призначити відповідального керівника, який має корпоративні повноваження щодо забезпечення фінансування та виконання всього замовленого технічного обслуговування відповідно до стандартів, передбачених цим додатком (Part-145). Відповідальний керівник повинен:

1. забезпечувати наявність всіх необхідних ресурсів для виконання технічного обслуговування відповідно до 145.A.65 (b) для підтримання схвалення організації;
2. запровадити та просувати політику у сфері безпеки польотів та якості, зазначену в 145.A.65 (a);
3. демонструвати загальний рівень розуміння цього додатка (Part-145).

(b) Організація має призначити особу або групу осіб, до обов'язків яких входить забезпечення відповідності організації вимогам цього додатка (Part-145). Ця особа(и) повинна(и) підпорядковуватися безпосередньо відповідальному керівнику.

1. Призначена(и) особа(и) повинна(и) бути представником(ами) структури управління технічного обслуговування організації і бути відповідальною(ими) за всі функції, зазначені у цьому додатку (Part-145);

2. Призначена(і) особа(и) повинна(і) бути ідентифікована(і), її (їх) особисті дані та інформація про професійні здобутки мають бути подані за формою та у порядку, встановленому компетентним органом;
3. Призначена(і) особа(и) повинна(і) бути здатною(ими) продемонструвати відповідний рівень знань, підготовки та достатній досвід, пов'язаний з технічним обслуговуванням повітряних суден або компонентів, та робочий рівень знань цього додатка (Part-145);
4. Процедури мають визначати порядок виконання обов'язків кожної конкретної особи іншими працівниками в разі її тривалої відсутності.

(c) Відповідальний керівник, зазначений у підпункті (a) цього пункту, повинен призначити особу, яка є відповідальною за моніторинг системи якості, включаючи моніторинг відповідної системи зворотного зв'язку, згідно з вимогами 145.A.65 (c). Така призначена особа повинна мати прямий доступ до відповідального керівника, щоб гарантувати належну проінформованість останнього з питань якості та відповідності.

(d) Організація повинна мати план-графік трудовитрат на технічне обслуговування у людино-годинах з метою підтвердження наявності в неї достатньої кількості персоналу для планування, виконання, нагляду, огляду та моніторингу з якості організації відповідно до схвалення. Крім того, організація має визначити процедуру проведення переоцінки (перегляду) запланованої роботи, коли фактично доступна кількість персоналу в певну робочу зміну або період є меншою від планованих показників.

(e) Організація має встановити вимоги і контролювати компетентність персоналу, що залучається до будь-якого технічного обслуговування, розробки програм технічного обслуговування, перегляду льотної придатності, управління та/або аудитів якості відповідно до процедури і стандарту, погоджених компетентним органом. Додатково до необхідного практичного досвіду, пов'язаного з виконанням виробничих функцій, вимоги до компетентності повинні включати в себе розуміння застосування людського фактора та можливостей людини відповідно до обов'язків певної особи в організації. «Людський фактор» означає принципи, що застосовуються під час проектування авіаційних виробів, сертифікації, підготовки персоналу, експлуатації та технічного обслуговування, які націлені на забезпечення безпечної взаємодії між людиною та іншими компонентами системи шляхом належного врахування можливостей людини. Поняття «можливості людини» означає здатність та обмеження можливостей людини, що впливають на безпеку польотів та ефективність авіаційної діяльності.

(f) Організація має забезпечити, що персонал, який виконує та/або контролює здійснення неруйнівного контролю, пов'язаного з підтриманням льотної придатності конструкцій та/або компонентів повітряного судна, має відповідну кваліфікацію для проведення конкретного неруйнівного контролю відповідно до європейського або еквівалентного стандарту, визнаного Агентством. Персонал, який виконує будь-які інші спеціалізовані роботи, повинен мати відповідну кваліфікацію згідно з офіційно визнаними стандартами. Шляхом відступу від цього пункту персонал, зазначений у підпункті (g) та підпунктах (1) і (2) (h) цього пункту, кваліфікований як категорія В1 або В3 згідно з вимогами додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, може виконувати та/або контролювати випробування з використанням методу кольорової дефектоскопії.

(g) Будь-яка організація, що виконує технічне обслуговування повітряних суден, крім випадків, коли інше передбачено в підпункті (j) цього пункту, під час здійснення лінійного технічного обслуговування повітряних суден повинна мати відповідний персонал, який засвідчує технічне обслуговування, кваліфікований як категорії В1, В2, В3, як доречно, згідно з вимогами додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил та 145.A.35 цього додатка (Part-145).

Крім того, така організація може користуватися послугами належним чином підготовленого на виконання завдання персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, який має права, зазначені в 66.A.20 (a) (1) та 66.A.20 (a) (3) (ii) та кваліфікований відповідно до вимог додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил та 145.A.35 цього додатка (Part-145), для виконання простого планового лінійного технічного обслуговування та усунення простих дефектів. Наявність такого персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, не звільняє організацію від обов'язку мати персонал, який засвідчує технічне обслуговування, кваліфікований як категорії В1, В2, В3, як доречно.

(h) Будь-яка організація, що виконує технічне обслуговування повітряних суден, крім випадків, коли інше зазначено в підпункті (j) цього пункту, повинна:

1. у разі базового технічного обслуговування повітряних суден складної конструкції, оснащених двигуном, мати відповідний персонал, який засвідчує технічне обслуговування, що має кваліфікаційну відмітку про конкретний тип повітряного судна, кваліфікований як категорія С згідно з вимогами додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил та 145.A.35 цього додатка (Part-145). Крім того, організація повинна мати достатню кількість персоналу, що має кваліфікаційну відмітку про конкретний тип повітряного судна,

кваліфікованого відповідно до категорій В1, В2, як доречно, згідно з вимогами додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил та 145.A.35 цього додатка (Part-145), для надання допомоги персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, категорії С.

(i) Допоміжний персонал категорій В1, В2 повинен переконатися, що всі необхідні завдання або огляди виконано згідно з відповідним стандартом, перш ніж персонал, який засвідчує технічне обслуговування, категорії С видасть сертифікат передачі до експлуатації.

(ii) Організація повинна вести реєстр допоміжного персоналу категорій В1 та В2.

(iii) Персонал, який засвідчує технічне обслуговування, категорії С повинен гарантувати дотримання вимог підпункту (i) цього пункту і виконання всіх робіт, зазначених замовником, у ході конкретної форми базового технічного обслуговування або виконання комплексу робіт, а також оцінити вплив невиконання будь-якої роботи з метою висунення вимоги про необхідність її виконання або досягнення згоди з експлуатантом щодо відкладення такої роботи до іншої форми технічного обслуговування або певного моменту в часі;

2. у разі базового технічного обслуговування повітряних суден, крім повітряних суден складної конструкції, оснащених двигуном, організація повинна мати:

(i) відповідний персонал, який засвідчує технічне обслуговування, що має кваліфікаційну відмітку про конкретний тип

повітряного судна і кваліфікований відповідно до категорії В1, В2, В3, як доречно, згідно з вимогами додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил та 145.А.35 цього додатка (Part-145), або

(ii) відповідний персонал, який засвідчує технічне обслуговування, кваліфікований відповідно до категорії С, якому під час роботи допомагатиме допоміжний персонал, зазначений у 145.А.35 (а) (i).

(i) Персонал, який засвідчує технічне обслуговування компонентів, повинен відповідати вимогам пункту 5 Розділу V цих Авіаційних правил.

(j) Шляхом відступу від положень підпунктів (g) та (h) цього пункту щодо обов'язків відповідності до вимог додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил організація може залучати до роботи персонал, який засвідчує технічне обслуговування, кваліфікований відповідно до таких вимог:

1. Для виробничих приміщень та площ організації, розташованих за межами території України, персонал, який засвідчує технічне обслуговування, може бути кваліфікований відповідно до національних регуляторних актів у сфері авіації, які діють у тій державі, в якій зареєстровано виробничі приміщення та площі організації відповідно до умов, зазначених у Доповненні IV до цього додатка (Part-145).
2. Для лінійного технічного обслуговування, що здійснюється на лінійній базі організації, розташованій за межами території України, персонал, який засвідчує технічне обслуговування, може бути кваліфікований відповідно до національних регуляторних актів у

сфері авіації, що діють у тій державі, в якій розташована дана лінійна станція, відповідно до умов, зазначених у Доповненні IV до цього додатка (Part-145).

3. Для виконання повторюваної передпольотної директиви льотної придатності, в якій безпосередньо зазначено, що льотний екіпаж повітряного судна може виконувати таку директиву льотної придатності, організація може видати командирові повітряного судна та/або бортінженеру обмежене сертифікаційне повноваження на підставі його свідоцтва льотного екіпажу. Проте організація має гарантувати, що такий командир повітряного судна або бортінженер пройшли необхідну практичну підготовку і здатні виконати директиву льотної придатності відповідно до необхідного стандарту.
4. Якщо повітряне судно експлуатується поза межами баз із підтримкою технічного обслуговування, організація може видати обмежене сертифікаційне повноваження командирові та/або бортінженеру на підставі свідоцтва льотного екіпажу за умови, що командир повітряного судна або бортінженер пройшли необхідну практичну підготовку і здатні виконати визначене завдання відповідно до стандарту, що вимагається. Положення цього пункту мають бути докладно описані в процедурах керівництва.
5. У таких непередбачуваних випадках, коли повітряне судно приземлилося та не в змозі здійснити зліт в місцях, що не належать до головних баз, де немає відповідного персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, організація, якій згідно з договором доручається виконання технічного обслуговування, може видати разове сертифікаційне повноваження:

(i) одному зі своїх працівників, який має повноваження на еквівалентний тип повітряного судна, що схоже за технологією, конструкцією та системами; або

(ii) будь-якій особі, що має досвід роботи з технічного обслуговування повітряних суден не менш як 5 років і чинне свідоцтво ІСАО з рейтингом типу повітряного судна, що потребує засвідчення технічного обслуговування, за умови відсутності у згаданому місці організації, яка належним чином затверджена відповідно до вимог цього додатка (Part-145), і за умови, що організація, якій згідно з договором доручається виконання технічного обслуговування, отримує та зберігає документи про досвід та свідоцтва зазначеної особи.

Про усі такі випадки, передбачені цим пунктом, повідомляється компетентний орган протягом семи днів після видачі такого сертифікаційного повноваження. Організація, що видає разове повноваження, має гарантувати, що будь-яке таке технічне обслуговування, що може вплинути на безпеку польотів, буде повторно перевірено належним чином схваленою організацією.

(k) У разі якщо організація виконує перегляд льотної придатності та видає відповідний сертифікат перегляду льотної придатності для повітряних суден ЕLА1, що не використовуються у комерційній експлуатації відповідно до М.А.901 (l), вона повинна мати персонал з перегляду льотної придатності, кваліфікований та уповноважений відповідно до М.А.901 (l) 1.

(l) Якщо організація бере участь у розробці та опрацюванні схвалення програм технічного обслуговування для повітряних суден ЕLА2, що не використовуються у комерційній експлуатації відповідно до М.А.201 (i) (3),

вона повинна мати кваліфікований персонал, який має продемонструвати відповідні знання та досвід.

145.A.35. Персонал, який засвідчує технічне обслуговування, та допоміжний персонал

(a) Додатково до відповідних вимог 145.A.30 (g) та (h) цього додатка (Part-145) організація має забезпечити, що персонал, який засвідчує технічне обслуговування, та допоміжний персонал мають достатнє розуміння щодо відповідного повітряного судна та/або компонентів, які підлягають технічному обслуговуванню разом з пов'язаними процедурами організації. Для персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, ця вимога має бути виконана до видачі або продовження сертифікаційного повноваження.

- (i) «Допоміжний персонал» означає персонал, який має свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден категорій В1, В2 та/або В3 з відповідними рейтингами типу повітряного судна, який не обов'язково має права засвідчувати технічне обслуговування під час виконання базового технічного обслуговування.
- (ii) «Відповідне повітряне судно та/або компоненти» означає повітряне судно або компоненти, які зазначені в конкретному сертифікаційному повноваженні.
- (iii) «Сертифікаційне повноваження» означає повноваження, видане організацією персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, що уповноважує його підписувати від імені схваленої організації сертифікати передачі до експлуатації в межах обмежень, визначених у такому сертифікаційному повноваженні.

(b) Крім випадків, зазначених у 145.A.30 (j) цього додатка (Part-145) та 66.A.20 (a) (3) (ii) додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, організація може видавати сертифікаційне повноваження персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, лише відповідно до базових категорій або підкатегорій та будь-яких рейтингів типу повітряних суден, зазначених у свідоцтві персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, як вимагається додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, за умови, що згадане свідоцтво буде чинним протягом усього періоду чинності повноваження, а персонал, який засвідчує технічне обслуговування, і надалі відповідатиме вимогам додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

(c) Організація має забезпечити, що весь персонал, який засвідчує технічне обслуговування, та допоміжний персонал беруть безпосередню участь у виконанні робіт з технічного обслуговування відповідних повітряних суден або компонентів упродовж принаймні шести місяців за будь-який безперервний дворічний період.

Для цілей цього підпункту «бере безпосередню участь у виконанні робіт з ТО відповідних повітряних суден або компонентів» означає, що особа задіяна в роботах з технічного обслуговування повітряних суден або компонентів, та/або використовує привілеї сертифікаційного повноваження, та/або фактично виконує технічне обслуговування хоча б на деяких типах повітряних суден або групах повітряних суден, зазначеного в особовому сертифікаційному повноваженні.

(d) Організація має забезпечити, що весь персонал, який засвідчує технічне обслуговування, та допоміжний персонал упродовж дворічного періоду проходить достатню підготовку для підтримання кваліфікації з метою здобуття персоналом сучасних знань щодо відповідних технологій, організаційних процедур та впливу людського фактора.

(e) Організація має запровадити програму підготовки з підтримання кваліфікації персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, та допоміжного персоналу, яка міститиме процедуру забезпечення його відповідності вимогам відповідних підпунктів 145.A.35, що слугуватиме основою для видачі персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, сертифікаційних повноважень відповідно до положень цього додатка (Part-145), а також процедуру забезпечення відповідності додатку 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

(f) Перш ніж видати або продовжити сертифікаційне повноваження відповідно до цього додатка (Part-145), за винятком випадків, зазначених у 145.A.30 (j) (5) цього додатка (Part-145), організація має оцінити компетентність, кваліфікацію та здатність виконувати очікувані функції із засвідчення технічного обслуговування відповідно до процедури, зазначеної в керівництві, усього потенційного персоналу, який засвідчує технічне обслуговування.

(g) Якщо персонал, який засвідчує технічне обслуговування, відповідає вимогам, зазначеним у підпунктах (a), (b), (d), (f) та (якщо застосовно) у підпункті (c) цього пункту, організація має видати йому сертифікаційне повноваження, в якому має бути чітко зазначено сферу застосування та межі його дії. Сертифікаційне повноваження є чинним доти, доки персонал відповідає вимогам підпунктів (a), (b), (d), та (якщо застосовно) підпункту (c) цього пункту.

(h) Сертифікаційне повноваження має бути оформлено таким чином, щоб персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, та будь-якій уповноваженій особі, яка здійснюватиме перевірку цього повноваження, була

зрозумілою сфера його застосування. Якщо для визначення сфери застосування використовуються умовні коди, до розшифровки цих кодів має бути вільний доступ у межах організації. «Уповноважена особа» означає посадову особу компетентного органу, Агентства або держави-члена, яка є відповідальною за нагляд за технічним обслуговуванням повітряних суден або компонентів.

(i) Особа, яка є відповідальною за систему якості, також є відповідальною від імені організації за видачу сертифікаційних повноважень персоналу, який засвідчує технічне обслуговування. Така особа може призначати інших осіб для здійснення видачі або відкликання сертифікаційних повноважень відповідно до процедури, зазначеної в керівництві.

(j) Організація повинна вести записи щодо всього персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, та допоміжного персоналу, які мають містити:

1. детальні дані щодо усіх свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, які має певний працівник відповідно до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил; та
2. дані про проходження усіх відповідних підготовок; та
3. сферу застосування виданих сертифікаційних повноважень (де застосовно); та
4. дані про осіб, які мають обмежені або разові сертифікаційні повноваження.

Організація повинна зберігати такі записи щонайменше протягом трьох років з моменту звільнення працівників, про яких ідеться у цьому підпункті,

або з дати відкликання відповідного повноваження. Крім того, організація з технічного обслуговування має забезпечити персонал, про який ідеться у цьому підпункті, на його вимогу копіями таких документів під час звільнення з організації.

Персоналу, про який ідеться в цьому підпункті, на його вимогу має бути надано доступ до його особистих записів, як описано вище.

(k) Організація має забезпечити персонал, який засвідчує технічне обслуговування, копією його сертифікаційного повноваження в документальному (паперовому) або електронному вигляді.

(l) На вимогу будь-якої уповноваженої особи персонал, який засвідчує технічне обслуговування, має протягом 24 годин пред'явити своє сертифікаційне повноваження.

(m) Мінімальний вік для персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, та допоміжного персоналу становить 21 рік.

(n) Власник свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден категорії А може використовувати сертифікаційні права тільки на певний тип повітряного судна після успішного проходження підготовки на завдання для типу повітряного судна для категорії А, проведеною організацією, схваленою належним чином відповідно до додатка 2 (Part-145) або додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил. Така підготовка має включати практичну підготовку та теоретичну підготовку, як доречно, для кожного дозволеного завдання. Успішне проходження підготовки має бути продемонстроване шляхом складання екзамену або оцінювання на робочому місці, проведеного організацією.

(o) Власник свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден категорії B2 може тільки використовувати сертифікаційні права, зазначені у 66.A.20 (a) (3) (ii) додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, після успішного проходження:

- (i) підготовки на завдання для типу повітряного судна, що відповідає категорії А, та
- (ii) шестимісячного документально підтвердженого практичного досвіду, який включає в себе перелік повноважень, які мають бути видані.

Така підготовка має включати практичну підготовку та теоретичну підготовку, як доречно, для кожного дозволеного завдання. Успішне проходження підготовки має бути продемонстроване шляхом складання екзамену або оцінювання на робочому місці, проведеного організацією. Підготовку та екзаменування/оцінювання має проводити організація з технічного обслуговування, яка видає повноваження персоналу, який засвідчує технічне обслуговування. Практичний досвід так само має бути отриманий у такій організації з технічного обслуговування.

145.A.36. Записи про персонал з перегляду льотної придатності

Організація має документувати всі деталі щодо персоналу з перегляду льотної придатності та вести облік усього персоналу з перегляду льотної придатності з обсягом їх схвалення як частину керівництва організації відповідно до 145.A.70 (a) 6.

Організація повинна зберігати такі записи щонайменше протягом трьох років з моменту звільнення працівників (або припинення контрактних або волонтерських зобов'язань), про яких ідеться у цьому підпункті, або з дати

відкликання відповідного повноваження. Крім того, організація з технічного обслуговування має забезпечити персонал, про який ідеться у цьому підпункті, на його вимогу копіями таких документів під час звільнення з організації.

Персоналу, про який ідеться в цьому підпункті, на його вимогу має бути надано доступ до його особистих документів.

145.A.40. Обладнання, інструменти та матеріали

(а) Для виконання схваленого обсягу робіт організація повинна мати і використовувати необхідне обладнання, інструменти та матеріали.

1. Якщо виробник зазначає конкретний інструмент або обладнання для виконання технічного обслуговування, організація має використовувати саме такий інструмент або обладнання, крім випадків, коли використання інших інструментів або обладнання погоджене компетентним органом через процедури керівництва з технічного обслуговування.
2. Обладнання та інструменти мають бути постійно доступними, крім випадків, коли з огляду на те, що інструмент або обладнання настільки рідко використовуються, що його постійна доступність не є необхідною. Такі випадки мають бути зазначені в процедурах керівництва.
3. Організація, яка схвалена на проведення базового технічного обслуговування, повинна мати достатню кількість обладнання для забезпечення доступу до повітряного судна та інспекційні платформи/доки, що забезпечують можливість належного огляду повітряного судна.

(b) Організація має забезпечити належний контроль та калібрування усіх інструментів, обладнання і, зокрема, тестового обладнання відповідно до офіційно визнаного стандарту з періодичністю, що гарантує їх експлуатаційну придатність і точність. Організація повинна зберігати записи про проведення калібрувань та посилання на використані стандарти.

145.A.42. Приймання компонентів

(a) Усі компоненти мають бути класифіковані та відокремлені на такі категорії:

1. компоненти, що перебувають у задовільному стані, були належним чином передані до експлуатації відповідно до Форми 1 EASA або її еквіваленту і марковані відповідно до глави Q Part-21;
2. не придатні до експлуатації компоненти, що підлягають обслуговуванню відповідно до цього розділу;
3. невідновлювальні компоненти, класифіковані відповідно до 145.A.42 (d) цього додатка (Part-145);
4. стандартні частини повітряного судна, двигуна, повітряного гвинта або іншого компонента повітряного судна, зазначені в ілюстрованому каталозі запасних частин виробника та/або даних для технічного обслуговування;
5. матеріали (сировинні або витратні), що використовуються під час технічного обслуговування, якщо організація має документальне

підтвердження того, що такі матеріали відповідають необхідним специфікаціям, а їхнє походження можна належним чином простежити. Усі матеріали мають супроводжуватися документацією, чітко пов'язаною з конкретним матеріалом, що містить підтвердження відповідності вимогам специфікації, а також дані про виробника та постачальника.

б. компоненти, зазначені в 21.A.307 (c) Part-21.

(b) Перш ніж встановлювати компонент, організація має переконатися в тому, що даний компонент придатний для встановлення у разі можливого застосування іншої модифікації та/або вимог директиви льотної придатності.

(c) Організація може виготовляти обмежений асортимент (номенклатуру) частин, які використовуються під час проведення робіт на власних виробничих приміщеннях та площах, за умови, що відповідні процедури зазначені в керівництві.

(d) Компоненти, що вичерпали свій сертифікований ресурс або мають дефект, що не підлягає ремонту, мають бути класифіковані як невідновлювані та не мають повторно потрапити до системи постачання компонентів, крім випадків, коли їхній сертифікований ресурс було продовжено або спосіб їхнього ремонту не був схвалений відповідно до Part-21;

(e) Компоненти, зазначені у 21.A.307 (c) Part-21, можуть бути встановлені тільки якщо власник повітряного судна вважає їх придатними для встановлення на його власне повітряне судно.

145.A.45. Дані для технічного обслуговування

(a) При виконанні технічного обслуговування, включаючи модифікації та ремонти, схвалена організація з технічного обслуговування має зберігати та використовувати застосовні поточні дані для технічного обслуговування. «Застосовні» означає такі, що стосуються будь-яких повітряних суден, компонентів або процесів, зазначених у таблиці класів та рейтингів додатка до сертифіката схвалення певної організації та будь-якому пов'язаному з нею переліку можливостей.

Якщо дані для технічного обслуговування надано експлуатантом чи замовником, організація повинна мати такі дані лише під час виконання роботи, за винятком випадків, коли є потреба забезпечувати відповідність 145.A.55 (c).

(b) Для потреб цього додатка (Part-145) застосовними даними для технічного обслуговування вважаються будь-які з таких:

1. будь-які застосовні вимоги, процедури, експлуатаційні директиви або інформація, видані компетентним органом, який є відповідальним за нагляд за повітряним судном або компонентом;
2. будь-які застосовні директиви льотної придатності, видані компетентним органом, який є відповідальним за нагляд за повітряним судном або компонентом;
3. інструкції з підтримання льотної придатності, видані утримувачами сертифіката типу, утримувачами додаткових сертифікатів типу та будь-якою іншою організацією, від якої вимагається публікувати такі дані відповідно до Part-21, а щодо повітряного судна або компонента, які походять з третіх країн, дані щодо льотної придатності, видані

органом, який є відповідальним за нагляд за повітряним судном або компонентом;

4. будь-які застосовні стандарти, такі як стандартні практики технічного обслуговування та інші, які визнані Агентством як належний стандарт технічного обслуговування;
5. будь-які застосовні дані, видані відповідно до підпункту (d) цього пункту.

(с) Організація має встановити процедури для забезпечення фіксування та повідомлення авторів даних для технічного обслуговування про виявлення будь-яких неточностей, неповноти або неоднозначності у процедурі, практиці, інформації або інструкції з технічного обслуговування, які містяться в даних для технічного обслуговування, що використовуються персоналом з технічного обслуговування.

(d) Організація може змінювати інструкції з технічного обслуговування лише відповідно до процедури, зазначеної в керівництві організації з технічного обслуговування. Організація має продемонструвати, що такі зміни сприяють досягненню еквівалентного або кращого рівня стандартів технічного обслуговування, і поінформувати про згадані зміни утримувача сертифіката типу. Поняття «інструкції з технічного обслуговування» вживається у цьому пункті в значенні інструкцій з проведення конкретних завдань з технічного обслуговування, крім інструкцій з інженерної розробки ремонтів та модифікацій.

(e) Організація має запровадити для використання в усіх відповідних підрозділах організації загальну систему робочих карток або робочих

відомостей. Крім того, організація має або точно перенести дані для технічного обслуговування, які містяться в пунктах (b) і (d) цього пункту, до зазначених робочих карток чи робочих відомостей, або зробити точні посилання на конкретне(і) завдання з технічного обслуговування, що містяться у зазначених даних технічного обслуговування. Робочі картки або робочі відомості можуть бути згенеровані за допомогою комп'ютера і зберігатися у вигляді електронної бази даних за умови вжиття відповідних заходів щодо запобігання внесенню несанкціонованих змін та наявності резервної електронної бази даних, що оновлюється не пізніше ніж через 24 години з моменту внесення змін до основної електронної бази даних. Складні завдання з технічного обслуговування слід переносити до робочих карток та робочих відомостей і поділяти на чіткі етапи, щоб мати змогу документувати виконання складного завдання з технічного обслуговування.

Якщо організація надає послуги з технічного обслуговування експлуатанту повітряного судна, який вимагає використання його системи робочих карток та робочих відомостей, така система робочих карток та робочих відомостей може бути використана. У такому разі організація має встановити процедуру, що забезпечує коректне заповнення робочих карток та робочих відомостей експлуатанта повітряного судна.

(f) Організація має забезпечити вільний доступ технічного персоналу до всіх застосовних даних для технічного обслуговування.

(g) Організація має встановити процедуру, що забезпечує підтримання в актуальному стані даних для технічного обслуговування, які вона контролює. Якщо дані для технічного обслуговування контролюються та надаються експлуатантом/замовником, організація повинна мати змогу довести, що вона або має письмове підтвердження від експлуатанта/замовника, що зазначені дані для технічного обслуговування є актуальними, або має замовлення на

проведення робіт, які визначають статус змін до даних для технічного обслуговування, які повинні використовуватись, або вона може продемонструвати, що це є в переліку змін даних для технічного обслуговування експлуатанта/замовника.

145.A.47. Планування виробництва

(a) Організація повинна мати відповідно до обсягу і складності виконуваних нею робіт систему, направлену на забезпечення планування доступності всього необхідного персоналу, інструментів, обладнання, матеріалів, даних для технічного обслуговування та виробничих приміщень і площ для того, щоб гарантувати безпечне завершення робіт із технічного обслуговування.

(b) Планування завдань з технічного обслуговування та організація робочих змін має здійснюватися з урахуванням обмежень, пов'язаних із можливостями людини.

(c) У разі потреби передачі продовження або завершення завдань з технічного обслуговування, з метою передачі змін або заміни персоналу, відповідна інформація повинна бути належним чином передана від працівників, що залишають місце роботи, працівникам, які їх заступають.

145.A.48. Виконання технічного обслуговування

Організація має встановити процедури для забезпечення того, що:

(a) після завершення всіх робіт з технічного обслуговування проводиться загальна перевірка з метою вилучення з повітряного судна чи

компонента всіх інструментів, обладнання та будь-яких інших сторонніх частин і матеріалів, а також з метою встановлення на своє місце всіх панелей доступу, що були зняті;

(b) метод виявлення помилок впроваджено після виконання будь-якого критичного завдання з технічного обслуговування;

(c) ризик виникнення багаторазових помилок під час виконання технічного обслуговування та ризик повторювання помилок під час виконання ідентичних завдань з технічного обслуговування мінімізовано; та

(d) пошкодження оцінюється та модифікації і ремонти виконуються з використанням даних, зазначених у М.А.304 додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил.

145.A.50. Сертифікація технічного обслуговування

(a) Сертифікат передачі до експлуатації має видаватися від імені організації належним чином уповноваженим персоналом, який засвідчує технічне обслуговування, після перевірки належного виконання організацією усіх замовлених робіт з технічного обслуговування відповідно до процедур, визначених у 145.A.70, з урахуванням наявності й використання даних для технічного обслуговування, зазначених у 145.A.45, та в разі відсутності відомих невідповідностей, які загрожують безпеці польотів.

(b) Сертифікат передачі до експлуатації має бути виданий перед польотом після завершення будь-якого технічного обслуговування.

(с) Нові дефекти або незавершені замовлення на технічне обслуговування, виявлені під час виконання зазначених робіт з технічного обслуговування, мають бути доведені до відома експлуатанта повітряного судна з метою отримання згоди на усунення таких дефектів або завершення невиконаних елементів замовлення на технічне обслуговування. Якщо експлуатант повітряного судна відмовляється від виконання технічного обслуговування відповідно до цього пункту, застосовуються положення підпункту (е) цього пункту.

(d) Сертифікат передачі до експлуатації має бути видано після завершення будь-яких робіт з технічного обслуговування компонентів, що були зняті з повітряного судна. Сертифікат дозволеної передачі «Форма 1 EASA», на яку посилається Доповнення II до додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил, становить сертифікат передачі до експлуатації компонента, крім випадків, коли інше передбачено в М.А.502 (b) або М.А.502 (e). Якщо організація виконує технічне обслуговування компонента для власних потреб, Форма 1 EASA може бути необов'язковою залежно від внутрішніх процедур передачі, які зазначені в керівництві.

(e) Шляхом відступу від підпункту (a) цього пункту, якщо організація не має змоги завершити все замовлене технічне обслуговування, вона може видати сертифікат передачі до експлуатації в межах затверджених обмежень повітряного судна. Організація має зазначити цей факт у сертифікаті передачі до експлуатації повітряного судна перед його видачею.

(f) Шляхом відступу від підпункту (a) цього пункту та 145.A.42, якщо повітряне судно приземлилося та не в змозі здійснити зліт у місці, іншому, ніж основна лінійна станція чи основна база технічного обслуговування, через відсутність компонента, що має належним чином оформлений сертифікат

передачі, дозволяється тимчасово встановлювати компонент без такого сертифіката на період до 30 льотних годин або до першого повернення повітряного судна на основну лінійну станцію чи основну базу технічного обслуговування, залежно від того, яка подія настане першою, за умови наявності згоди з боку експлуатанта повітряного судна і прийнятного сертифіката передачі на зазначений компонент, але згідно з усіма вимогами щодо технічного обслуговування та експлуатаційними вимогами. Такі компоненти мають бути зняті з повітряного судна не пізніше вищезазначеного ліміту часу, крім випадків, коли протягом такого часу на них було отримано відповідні сертифікати передачі відповідно до підпункту (а) цього пункту та 145.A.42.

145.A.55. Записи з технічного обслуговування та перегляду льотної придатності

(а) Організація має записувати всі деталі виконаних робіт з технічного обслуговування. Організація має принаймні зберігати записи, які підтверджують виконання всіх вимог щодо видачі сертифіката передачі до експлуатації, включаючи всі документи про передачу до експлуатації, оформлені субпідрядними організаціями, та щодо видачі будь-якого сертифіката перегляду льотної придатності і рекомендації.

(б) Організація має передати копію кожного сертифіката передачі до експлуатації експлуатантові повітряного судна разом із копією будь-яких особливих даних щодо ремонту/модифікації, які використовувалися під час проведення ремонтів/модифікацій.

(с) Організація має зберігати копії усіх детальних записів з технічного обслуговування та всіх пов'язаних з ним даних для технічного обслуговування

протягом трьох років після того, як повітряне судно або компонент, на якому проводилися роботи, було передано до експлуатації організацією. Крім того, організація має зберігати копії усіх записів, пов'язаних з видачею сертифікатів перегляду льотної придатності та рекомендацій, протягом трьох років з дати видачі та передати їх копії власнику повітряного судна.

1. Записи, про які йдеться у цьому підпункті, мають зберігатись у спосіб, що гарантує захист від пошкодження, зміни та викрадення.
2. Резервні копії комп'ютерних дисків, плівок тощо мають зберігатися окремо від робочих копій комп'ютерних дисків, плівок тощо в середовищі, у якому забезпечується їх збереження у належному стані.
3. У разі припинення діяльності організації з технічного обслуговування, схваленої відповідно до цього додатка (Part-145), усі записи з технічного обслуговування за останні три роки, що перебувають на зберіганні, мають бути передані останньому власникові або замовнику відповідного повітряного судна чи компонента, або підлягають зберіганню у спосіб, визначений компетентним органом.

145.A.60. Звітування про події

(а) Організація має інформувати компетентний орган, державу, в якій зареєстровано повітряне судно, та організацію, що є відповідальною за типову конструкцію повітряного судна або компонента, про будь-який виявлений організацією стан повітряного судна чи компонента, що призвів чи може призвести до небезпечних умов, які серйозно загрожують безпеці польотів.

(b) Організація має створити внутрішню систему звітування про події, яка деталізована в керівництві, для забезпечення збирання та оцінки таких звітів, включаючи оцінку та витяг тих подій, про які необхідно звітувати відповідно до положень підпункту (a) цього пункту. Така процедура має забезпечити виявлення негативних тенденцій, коригувальних заходів, уже вжитих організацією або тих, що планується вжити, для того, щоб звернути увагу на недоліки, і включати оцінку всієї відомої відповідної інформації щодо таких подій, а також спосіб поширення необхідної інформації.

(c) Організація має подавати такі звіти у формі та у порядку, встановленому компетентним органом, і гарантувати, що вони містять усю відповідну інформацію про умови та результати оцінки, відомі організації.

(d) У тому випадку, коли комерційний експлуатант уклав договір з організацією на виконання технічного обслуговування, організація має також звітувати експлуатантові про будь-який стан, що впливає на повітряне судно експлуатанта або на його компонент.

(e) Організація має формувати і подавати такі звіти якомога швидше, але у будь-якому разі – не пізніше 72 годин з моменту виявлення організацією стану, якого стосується звіт.

145.A.65. Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури технічного обслуговування та система якості

(a) Організація має запровадити політику у сфері безпеки польотів та якості в організації, яка відповідно до 145.A.70 цього додатка (Part-145) має бути включена до її керівництва.

(b) Організація має визначити процедури, погоджені компетентним органом, з урахуванням людського фактора та можливостей людини, для забезпечення належної практики технічного обслуговування та відповідності до застосовних вимог, що зазначені у 145.A.25 – 145.A.95 включно. Процедури, передбачені цим підпунктом, мають:

1. гарантувати, що чітке замовлення на проведення робіт або договір узгоджені між організацією та організацією, що є замовником цих робіт, для того, щоб чітко визначити необхідні роботи з технічного обслуговування таким чином, що повітряне судно та компоненти можуть бути передані до експлуатації відповідно до 145.A.50; та
2. охоплювати усі аспекти виконання технічного обслуговування, включаючи забезпечення та контроль спеціалізованих послуг та визначених стандартів, за якими певна організація має намір виконувати роботи.

(c) Організація має запровадити систему якості, яка включає:

1. незалежні аудити з метою моніторингу відповідності повітряного судна/компонента повітряного судна стандартам, що вимагаються, і адекватності процедур для встановлення позитивного впливу процедур на практику технічного обслуговування і підтримання льотнопридатного повітряного судна/компонента. У невеликих організаціях проведення незалежних аудитів у межах системи якості може доручатися за договором іншій організації, схваленій відповідно до вимог цього додатка (Part-145), або особі, яка має відповідні технічні знання і підтверджений достатній досвід проведення аудиторських перевірок;

2. систему зворотного зв'язку з питань якості особі або групі осіб, зазначеним у 145.A.30 (b) цього додатка (Part-145), і до відома відповідального керівника, яка забезпечує вжиття коректних і своєчасних коригувальних дій за результатами незалежних аудитів, зазначених у підпункті (1) цього пункту.

145.A.70. Керівництво організації з технічного обслуговування

(a) Керівництво організації з технічного обслуговування – документ або документи, що містять відомості, що визначають обсяг робіт, щодо яких видається схвалення, та визначають як організація має намір забезпечувати відповідність вимогам цього додатка (Part-145). Організація має подати компетентному органу керівництво організації з технічного обслуговування, що містить таку інформацію:

1. заяву, підписану відповідальним керівником про те, що керівництво організації з технічного обслуговування та будь-які згадані у ньому пов'язані керівництва визначають відповідність організації вимогам цього додатка (Part-145) і ця відповідність забезпечуватиметься постійно. Якщо відповідальний керівник не є головним виконавчим директором організації, таку заяву має підписати зі свого боку і головний виконавчий директор;
2. політику організації у сфері безпеки польотів і якості, як зазначено в 145.A.65;
3. посаду(и) та прізвище(а) особи (осіб), визначені у 145.A.30 (b);

4. обов'язки осіб, призначених відповідно до 145.A.30 (b), включаючи питання, з яких вони від імені організації можуть звертатися безпосередньо до компетентного органу;
5. структуру організації із зазначенням підпорядкованості та обов'язками осіб, призначених відповідно до 145.A.30 (b);
6. перелік персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, допоміжного персоналу та, якщо застосовано, персоналу з перегляду льотної придатності та персоналу, який забезпечує розробку та опрацювання схвалення програми технічного обслуговування, разом з обсягом схвалення такого персоналу;
7. загальний опис людських ресурсів;
8. загальний опис виробничих приміщень та площ, розташованих за кожною з адрес, зазначених у сертифікаті схвалення організації;
9. детальне визначення обсягу робіт організації, застосовно до обсягу схвалення;
10. процедури повідомлення про зміни в організації, передбачений 145.A.85;
11. процедури внесення змін до керівництва організації з технічного обслуговування;
12. процедури та систему якості, впроваджені організацією відповідно до 145.A.25 – 145.A.90, та будь-які додаткові процедури, що

виконуються відповідно до додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил;

13. перелік комерційних експлуатантів (у разі застосовності) яким організація надає послуги з технічного обслуговування повітряних суден;
14. перелік субпідрядних організацій, як зазначено в 145.A.75 (b) (у разі застосовності);
15. перелік лінійних станцій, як зазначено в 145.A.75 (d) (у разі застосовності);
16. перелік договірних організацій (якщо застосовно).

(b) У разі потреби до керівництва слід вносити зміни, щоб воно завжди відображало поточний стан організації. Керівництво та всі подальші зміни до нього мають бути схвалені компетентним органом.

(c) Незважаючи на положення підпункту (b) цього пункту, незначні зміни до керівництва можуть бути схвалені через процедуру, передбачену в керівництві (далі – непряме схвалення).

145.A.75. Привілеї організації

Відповідно до керівництва організація отримує право виконувати такі завдання:

(а) виконувати технічне обслуговування будь-якого повітряного судна та/або компонента, на які поширюється отримане нею схвалення, у місцях, визначених у сертифікаті схвалення та керівництві;

(b) організовувати технічне обслуговування будь-якого повітряного судна або компонента, на які поширюється отримане нею схвалення, в іншій організації, що працює відповідно до вимог системи якості цієї організації. Це стосується роботи, що виконується організацією, яка сама не має належного схвалення на виконання такого технічного обслуговування відповідно до цього додатка (Part-145) і обмежується обсягом робіт, передбачених процедурами відповідно до 145.A.65 (b). Цей обсяг робіт не має включати форм базового технічного обслуговування повітряних суден або повного обсягу технічного обслуговування у майстерні чи капітального ремонту двигуна або модуля двигуна;

(с) виконувати технічне обслуговування будь-якого повітряного судна або будь-якого компонента, на які поширюється отримане нею схвалення, в будь-якому місці, якщо потреба в такому технічному обслуговуванні виникне внаслідок непридатності повітряного судна до експлуатації або через необхідність підтримання випадкового лінійного обслуговування відповідно до умов, зазначених у керівництві;

(d) виконувати технічне обслуговування будь-якого повітряного судна та/або компонента, на які поширюється отримане нею схвалення, в місці, визначеному як місце проведення лінійного технічного обслуговування, де організація здатна виконувати незначне технічне обслуговування, і лише у разі, якщо в керівництві організації дозволено проведення такої діяльності і зазначено такі місця;

(e) видавати сертифікати передачі до експлуатації після завершення технічного обслуговування відповідно до 145.A.50.

(f) якщо відповідним чином схвалена на виконання робіт для повітряних суден ELA1, що не використовуються у комерційній експлуатації:

1. виконувати перегляди льотної придатності та видавати відповідний сертифікат перегляду льотної придатності відповідно до умов, зазначених в М.А.901 (I) додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил, та
2. виконувати перегляди льотної придатності та видавати відповідні рекомендації відповідно до умов, зазначених у М.А.901 (I) та М.А.904 (a) 2 та (b) додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил.

(g) розробляти програму технічного обслуговування та забезпечувати її схвалення відповідно до М.А.302 для повітряних суден ELA2, що не використовуються у комерційній експлуатації відповідно до умов, зазначених у М.А.201 (i) (3), та обмежуючись рейтингами повітряних суден, зазначених у сертифікаті схвалення.

145.A.80. Обмеження організації

Організація має право виконувати технічне обслуговування лише тих повітряних суден або компонентів, на які поширюється отримане нею схвалення, і лише у разі наявності всіх необхідних виробничих приміщень та площ, обладнання, інструментів, матеріалів, даних для технічного обслуговування та персоналу, який засвідчує технічне обслуговування.

145.A.85. Зміни в організації

Організація має повідомляти компетентний орган про всі наміри щодо проведення будь-яких із нижчезазначених змін до їх впровадження, щоб дати змогу компетентному органу перевірити безперервність відповідності організації вимогам цього додатка (Part-145) і внести (за потреби) зміни до сертифіката схвалення, крім випадків, коли керівники не знають заздалегідь про можливі зміни у складі персоналу. Про такі зміни слід повідомити компетентний орган за першої можливості:

1. найменування організації;
2. основного місцезнаходження/місцепроживання організації;
3. додаткових місцезнаходжень організації;
4. відповідального керівника;
5. будь-якої з осіб, призначених відповідно до 145.A.30 (b);
6. виробничих приміщень та площ, обладнання, інструментів, матеріалів, процедур, обсягу робіт, персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, та персоналу з перегляду льотної придатності, які можуть вплинути на чинність схвалення.

145.A.90. Підтримання схвалення

(a) Схвалення має видаватися на необмежений строк. Схвалення має залишатися чинним за умови, що:

1. організація і надалі відповідає вимогам цього додатка (Part-145) відповідно до положень, пов'язаних з опрацюванням недоліків, як зазначено в 145.B.50; та
2. компетентному органу надано доступ до організації з метою перевірки постійної відповідності вимогам цього додатка (Part-145); та
3. сертифікат схвалення не було здано компетентному органу або анульовано.

(b) У разі анулювання схвалення, сертифікат підлягає поверненню компетентному органу.

145.A.95. Недоліки

(a) Недоліком рівня 1 є будь-яка істотна невідповідність вимогам цього додатка (Part-145), яка знижує стандарт безпеки і становить серйозну загрозу безпеці польотів.

(b) Недоліком рівня 2 є будь-яка невідповідність вимогам цього додатка (Part-145), яка може знизити стандарт безпеки і ймовірно становить серйозну загрозу безпеці польотів.

(c) Після отримання повідомлення про недоліки згідно з 145.B.50 утримувач схвалення організації з технічного обслуговування має розробити план коригувальних дій і продемонструвати коригувальні дії, які задовольняють компетентний орган, у термін, погоджений з цим органом.

РОЗДІЛ В – ПРОЦЕДУРИ ДЛЯ КОМПЕТЕНТНИХ ОРГАНІВ

145.B.01. Сфера застосування

Цей розділ встановлює адміністративні процедури, яких має дотримуватись компетентний орган, виконуючи свої завдання та функції щодо видачі, підтримання, зміни, призупинення або анулювання сертифікатів схвалень організацій з технічного обслуговування відповідно до цього додатка (Part-145).

145.B.10. Компетентний орган

1. Загальні положення

Держава-член має визначити компетентний орган, до обов'язків якого належать видача, підтримання, зміна, призупинення або анулювання сертифікатів схвалення організацій з технічного обслуговування. Цей компетентний орган запроваджує письмові процедури та організаційну структуру.

2. Ресурси

Кількість персоналу має бути достатньою для виконання вимог, передбачених цим розділом.

3. Кваліфікація та підготовка

Весь персонал, залучений для схвалень, передбачених цим додатком (Part-145), повинен:

- (a) бути відповідно кваліфікований та мати всі відповідні знання, досвід та підготовку для виконання покладених на нього завдань;

- (b) пройти підготовку та підготовку для підтримання кваліфікації з цього додатка (Part-145) (де застосовно) включаючи поняття та стандарти, що використовуються в їх роботі.

4. Процедури

Компетентний орган запроваджує процедури, які визначають порядок забезпечення відповідності вимогам цьому Розділу В.

З метою забезпечення постійної відповідності процедури мають переглядатися з внесенням відповідних змін.

145.В.15. Організації, що розміщені в декількох державах-членах

Якщо виробничі приміщення та площі з технічного обслуговування розташовано на території більше ніж однієї держави-члена, перевірки та постійний нагляд за схваленням мають здійснюватися спільно з компетентними органами держав-членів, на території яких розташовано інші виробничі приміщення та площі з технічного обслуговування.

145.В.20. Первинне схвалення

1. Для встановлення відповідності вимогам підпунктів (a) та (b) 145.А.30 компетентний орган має офіційно підтвердити заявникові у письмовому вигляді погодження персоналу, зазначеного в підпунктах (a) та (b) 145.А.30 цього додатка (Part-145).

2. Компетентний орган має перевірити відповідність процедур, зазначених у керівництві організації з технічного обслуговування, вимогам цього додатка (Part-145) і впевнитись у наявності підпису відповідального керівника у заяві про зобов'язання.

3. Компетентний орган має перевіряти відповідність організації вимогам цього додатка (Part-145).

4. Під час перевірки з метою надання схвалення слід провести принаймні одну зустріч з відповідальним керівником, щоб переконатися, що він/вона повною мірою розуміє важливість схвалення та причину підписання зобов'язань у керівництві організації щодо відповідності процедурам, зазначеним у керівництві.

5. Усі недоліки мають бути підтверджені в письмовому вигляді і подані організації.

6. Компетентний орган має вести записи щодо усіх недоліків, дій щодо їх остаточного усунення (дій, необхідних для остаточного усунення недоліків) та рекомендацій.

7. Для отримання первинного схвалення усі недоліки мають бути усунені до видачі схвалення.

145.B.25. Видача схвалення

1. Компетентний орган має офіційно схвалити керівництво і видати заявнику сертифікат схвалення Форму 3 EASA, який включає рейтинги схвалення. Компетентний орган має видати сертифікат схвалення лише за умови, що організація відповідає вимогам цього додатка (Part-145).

2. Компетентний орган має вказати умови схвалення у сертифікаті схвалення Форма 3 EASA.

3. Номер схвалення вказується в сертифікаті схвалення Форма 3 EASA у спосіб, визначений Агентством.

145.B.30. Підтримання схвалення

Підтримання схвалення має контролюватися відповідно до застосовного процесу «видачі схвалення» згідно з 145.B.20. На додаток до цього:

1. Компетентний орган має зберігати та оновлювати програму, яка містить дати, коли заплановано проведення аудитів, і дати, коли аудити було проведено, для схвалених організацій з технічного обслуговування, що знаходяться під його наглядом.
2. Кожна організація має бути повністю перевірена на відповідність цьому додатку (Part-145) за період, що не перевищує 24 місяці.
3. Не менше одного разу на 24 місяці має проводитися зустріч з відповідальним керівником, щоб переконатися, що він/вона залишається належним чином поінформований про важливі питання, які виникають під час аудитів.

145.B.35. Зміни

1. Компетентний орган має отримувати від організації повідомлення про будь-які заплановані зміни, як зазначено в 145.A.85.

Компетентний орган має дотримуватися застосовних елементів первинного процесу схвалення щодо будь-яких змін організації.

2. Компетентний орган може встановлювати умови, за якими може працювати організація під час таких змін, якщо він не визначить, що схвалення має бути призупинено.

145.B.40. Зміни у керівництві організації з технічного обслуговування

Для будь-якої зміни у керівництві організації з технічного обслуговування (МОЕ):

1. У разі прямого схвалення змін відповідно до 145.A.70 (b) компетентний орган, перш ніж офіційно повідомляти схвалену організацію про схвалення, має перевірити відповідність визначених у керівництві процедур вимогам цього додатка (Part-145).
2. У разі використання процедури непрямого схвалення змін відповідно до 145.A.70 (c) компетентний орган має забезпечити:
 - (i) що зміни залишаються незначними, а також
 - (ii) що він має належний контроль за схваленням змін, щоб забезпечити їх відповідність вимогам додатка 2 (Part-145).

145.B.45. Анулювання, призупинення та обмеження схвалення

Компетентний орган має:

- (a) призупинити сертифікат схвалення за наявності вагомих підстав у разі потенційної загрози безпеці польотів; або

(b) призупинити, анулювати або обмежити сертифікат схвалення відповідно до положень 145.B.50.

145.B.50. Недоліки

(a) Якщо під час аудитів або за допомогою інших засобів буде виявлено підтвердження невідповідності вимогам цього додатка (Part-145), компетентний орган має вжити таких заходів:

1. у разі недоліку рівня 1 – вживає негайних заходів з анулювання, обмеження або призупинення схвалення організації з технічного обслуговування в цілому або частково залежно від серйозності недоліку рівня 1, доки організацією не буде вжито ефективних коригувальних дій;
2. у разі недоліку рівня 2 – визначає період впровадження коригувальних дій залежно від характеру недоліку, але в будь-якому разі першочергово не має бути більшим, ніж три місяці. За певних обставин і залежно від характеру недоліку компетентний орган може продовжити цей тримісячний період у разі наявності задовільного плану коригувальних дій, погодженого з компетентним органом.

(b) У разі неспроможності забезпечити відповідність вимогам протягом визначеного компетентним органом періоду останній вживає заходів із часткового або повного призупинення дії наданого організації схвалення.

145.B.55. Ведення записів

1. Компетентний орган має запровадити систему ведення записів з

базовими критеріями зберігання документів, яка дає змогу належним чином простежити процес видачі, продовження, зміни, призупинення або анулювання кожного схвалення організації.

2. Записи мають містити принаймні:
 - (a) заявку на видачу схвалення організації, у тому числі продовження його дії;
 - (b) програму постійного нагляду, який здійснює компетентний орган, включаючи всі записи аудитів;
 - (c) сертифікат схвалення організації, включаючи будь-які зміни до нього;
 - (d) копію програми аудитів, що визначає дати запланованих аудитів і дати їх фактичного проведення;
 - (e) копії всього офіційного листування, включаючи Форму 4 EASA або її еквівалент;
 - (f) детальні відомості про будь-які винятки та застосовані санкції;
 - (g) будь-який звіт інших компетентних органів щодо нагляду за організацією;
 - (h) керівництва організації з технічного обслуговування.

3. Строк зберігання вищезазначених записів має становити щонайменше чотири роки.

4. Компетентний орган може обрати систему паперового або електронного ведення записів або будь-яку комбінацію обох цих систем за умови наявності відповідних засобів контролю.

145.В.60. Винятки

Усі винятки, дозволені відповідно до частини шостої статті 11 Повітряного кодексу України, мають бути задокументовані та зберігатися компетентним органом.

Заступник директора департаменту
льотної придатності



В. ОВЧИННІКОВ

Доповнення I до додатка 2 до
Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ IV)

Доповнення I (Appendix I)

Сертифікат дозволеної передачі – Форма 1 EASA

Застосовуються положення Доповнення II до додатка 1 (Part-M) до цих
Авіаційних правил

Доповнення II до додатка 2 до
Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ IV)

Доповнення II (Appendix II)

Система класів та рейтингів, що використовуються для схвалення організацій з
технічного обслуговування, на які є посилання в Підчастині F Розділу A
додатка 1 (Part-M) та додатку 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил.

Застосовуються положення Доповнення IV до додатка 1 (Part-M) до цих
Авіаційних правил

Доповнення III до додатка 2 до
Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ IV)

Доповнення III (Appendix III)

Схвалення організації з технічного обслуговування відповідно до
додатка 2 (Part-145)

[ДЕРЖАВА-ЧЛЕН](*)
[MEMBER STATE](*)

Член Європейського Союзу (**)
A Member of the European Union (**)

СЕРТИФІКАТ СХВАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ
MAINTENANCE ORGANISATION APPROVAL CERTIFICATE

Номер: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)].145.[XXXX]

Reference: [MEMBER STATE CODE(*)].145.[XXXX]

Відповідно до Повітряного кодексу України та Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань» (далі – Авіаційні правила України), чинних на час видачі, і зазначених далі умов [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)] цим сертифікатом засвідчує, що:

Pursuant to Air Code of Ukraine and Aviation rules of Ukraine «Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks» (hereinafter - Aviation rules of Ukraine) for the time being in force and subject to the conditions specified below, the [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE()] hereby certifies:*

[НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ/МІСЦЕПРОЖИВАННЯ КОМПАНІЇ]
[COMPANY NAME AND ADDRESS]

як організація з технічного обслуговування відповідно до Розділу А додатка 2 (Part-145) до Авіаційних правил України схвалена на виконання технічного обслуговування виробів, компонентів та обладнання, зазначених у додатку до цього схвалення, та видачу відповідних сертифікатів передачі до експлуатації на підставі вищезазначеного номера схвалення та (якщо передбачено) видачу рекомендації та сертифікатів перегляду льотної придатності після перегляду льотної придатності, як визначено в М.А.901(1) додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил України для повітряних суден, зазначених у Додатку до схвалення.

as a maintenance organisation in compliance with Section A of Annex 2 (Part-145) of Aviation rules of Ukraine, approved to maintain products, parts and appliances listed in the attached approval schedule and issue related certificates of release to service using the above references and, when stipulated, to issue recommendations and airworthiness review certificates after an airworthiness review as specified in point M.A.901(1) of Annex 1 (Part-M) to the same regulation for those aircraft listed in the attached approval schedule.

УМОВИ:

CONDITIONS:

1. Це схвалення обмежується обсягом робіт, зазначеним у розділі обсягу робіт схваленого керівництва організації з технічного обслуговування, про яке йдеться у Розділі А додатка 2 (Part-145), та
This approval is limited to that specified in the scope of work section of the approved maintenance organisation exposition as referred to in Section A of Annex 2 (Part-145), and
2. Це схвалення вимагає забезпечення відповідності процедурам, визначеним у схваленому керівництві організації з технічного обслуговування, та
This approval requires compliance with the procedures specified in the approved maintenance organisation exposition, and
3. Це схвалення залишається чинним, доки схвалена організація з технічного обслуговування відповідає вимогам додатка 2 (Part-145) до Авіаційних правил України.
This approval is valid whilst the approved maintenance organisation remains in compliance with Annex 2 (Part-145) of Aviation rules of Ukraine.
4. За умови відповідності вищезазначеним умовам чинність цього схвалення не обмежено у часі, за винятком, що сертифікат схвалення раніше здано, обмежено, призупинено або анульовано.
Subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain valid for an unlimited duration unless the approval has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked.

Дата первинної видачі:
Date of original issue:

Дата перевидання:
Date of this revision:

Видання №:
Revision No:

Підпис:
Signed:

Від компетентного органу: [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА (*)]

For the competent authority: [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE ()]*

Форма 3-145 EASA Видання 3 (EASA Form 3-145 Issue 3)

(*) або EASA, якщо EASA є компетентним органом.

(**) Видалити для держав, які не є членами ЄС.

**ДОДАТОК ДО СХВАЛЕННЯ
ОРГАНІЗАЦІЇ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ**
MAINTENANCE ORGANISATION APPROVAL SCHEDULE

Номер: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)].145.[XXXX]

Reference: [MEMBER STATE CODE(*)].145.[XXXX]

Організація: [НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ/МІСЦЕПРОЖИВАННЯ КОМПАНІЇ]

Organisation: [COMPANY NAME AND ADDRESS]

КЛАС CLASS	РЕЙТИНГ RATING	ОБМЕЖЕННЯ LIMITATION	БАЗОВЕ ТОВАРИСТВО BASE	ЛІНІЙНЕ ТОВАРИСТВО LINE
ПОВІТРЯНЕ СУДНО (**) AIRCRAFT	(***)	(****)	ТАК/НІ (**) (YES/NO)	ТАК/НІ (**) (YES/NO)
	(***)	(****)	ТАК/НІ (**) (YES/NO)	ТАК/НІ (**) (YES/NO)
ДВИГУНИ (**) ENGINES	(***)	(****)	ТАК/НІ (**) (YES/NO)	ТАК/НІ (**) (YES/NO)
	(***)	(****)	ТАК/НІ (**) (YES/NO)	ТАК/НІ (**) (YES/NO)
ІНШІ КОМПОНЕНТИ, КРІМ ЦІЛИХ ДВИГУНІВ АБО ДСУ (**) COMPONENTS OTHER THAN COMPLETE ENGINES OR APUs	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
СПЕЦІАЛІЗОВАНІ ПОСЛУГИ (**) SPECIALISED SERVICES	(***)	(***)		
	(***)	(***)		

Цей перелік схвалення обмежується виробами, частинами та пристроями і видами робіт, зазначеними у розділі обсягу робіт схваленого керівництва організації з технічного обслуговування

This approval schedule is limited to those products, parts and appliances and to the activities specified in the scope of work section of the approved maintenance organisation exposition

Посилання на керівництво організації з технічного обслуговування:

Maintenance Organisation Exposition reference:

Дата первинної видачі:

Date of original issue:

Дата схвалення останнього видання: Зміна №:

Date of last revision approved:

Revision No:

Підпис:

Signed:

Від компетентного органу: [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА (*)]

For the competent authority: [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE ()]*

Форма 3-145 EASA Видання 3 (EASA Form 3-145 Issue 3)

(*) або EASA, якщо EASA є компетентним органом.

(**) Видалити, де доречно, якщо організація не схвалена.

(***) Заповнити відповідним рейтингом і обмеженнями.

(****) Заповнити відповідними обмеженнями і зазначити, чи надано привілеї щодо видачі рекомендації та сертифікатів перегляду льотної придатності (лише повітряні судна ELA1, що не використовуються в комерційній експлуатації, якщо організація виконує перегляд льотної придатності разом із щорічним оглядом, зазначеним у програмі технічного обслуговування).

Доповнення IV до додатка 2 до
Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ IV)

Доповнення IV (Appendix IV)

Умови використання персоналу, який не має кваліфікації відповідно до
дodatка 3 (Part-66), зазначеного у підпунктах 1 та 2 145.A.30 (j)

1. Персонал, який засвідчує технічне обслуговування, що відповідає
зазначеним далі умовам, вважається таким, що відповідає вимогам підпунктів 1
та 2 145.A.30 (j):

- (a) Особа повинна мати свідоцтво або сертифікаційне повноваження
персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, видані згідно з
вимогами національних регулятивних актів, які повністю
відповідають положенням додатка 1 до Конвенції про міжнародну
цивільну авіацію.
- (b) Обсяг робіт особи не має виходити за межі обсягу роботи, визначеної
у національному свідоцтві / сертифікаційному повноваженні
персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, залежно від
того, що є більш обмежуючим.
- (c) Особа повинна продемонструвати, що він/вона пройшов(ла)
підготовку за напрямками: «людський фактор» та «авіаційне
законодавство», як зазначено у модулях 9 та 10 Доповнення 1 до
дodatка 3 (Part-66).

- (d) Особа повинна продемонструвати досвід роботи у сфері технічного обслуговування як персонал, який засвідчує лінійне технічне обслуговування, не менше ніж 5 років та досвід роботи у сфері технічного обслуговування як персонал, який засвідчує базове технічне обслуговування, не менше ніж 8 років. Проте особи, види робіт яких не виходять за межі, зазначені у Part-66 для персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, категорії А, можуть мати лише трирічний досвід роботи у сфері технічного обслуговування.
- (e) Персонал, який засвідчує лінійне технічне обслуговування, та допоміжний персонал для базового технічного обслуговування повинні продемонструвати, що він/вона пройшли підготовку на тип та екзаменування на рівні категорії В1, В2 або В3 (як застосовно) відповідно до Доповнення III до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил для кожного типу повітряного судна в обсязі робіт відповідно до підпункту (b). Особи, обсяг робіт яких не виходять за межі обсягу робіт персоналу, який засвідчує технічне обслуговування категорії А, може, проте, пройти підготовку на виконання завдання в межах загальної підготовки на тип.
- (f) Персонал, який засвідчує базове технічне обслуговування, повинен продемонструвати, що він/вона пройшли підготовку на тип та екзаменування на рівні категорії С згідно з Доповненням III до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил для кожного типу повітряного судна в обсязі робіт відповідно до підпункту (b), крім першого типу повітряного судна, для якого підготовка та екзаменування мають бути на рівні категорії В1, В2 або В3 Доповнення III до додатка 3 (Part-66).

2. Захищені права

- (a) Персонал, який має права до набрання чинності відповідних вимог додатка 3 (Part-66), може продовжувати використовувати свої права, при цьому відповідність вимогам підпунктів 1 (c) – 1 (f) цього доповнення не є обов'язковою.
- (b) Однак після цієї дати будь-який персонал, який засвідчує технічне обслуговування, що бажає розширити обсяг свого сертифікаційного повноваження для отримання додаткових привілеїв, повинен відповідати вимогам, зазначеним у підпункті 1 цього доповнення.
- (c) Незважаючи на підпункт 2 (b) цього доповнення, у разі додаткової підготовки на тип відповідність вимогам підпунктів 1 (c) та 1 (d) цього доповнення не є обов'язковою.

Додаток 3
до Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ V)

ДОДАТОК 3 (Annex III)

Частина-66 (Part-66)

Зміст

66.1. Компетентний орган

РОЗДІЛ А – ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

ПІДЧАСТИНА А – СВДОЦТВО ПЕРСОНАЛУ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

66.A.1. Сфера застосування

66.A.3. Категорії свідництва

66.A.5. Групи повітряних суден

66.A.10. Заявка

66.A.15. Прийнятність

66.A.20. Права

66.A.25. Вимоги до базових знань

66.A.30. Вимоги до базового досвіду

66.A.40. Безперервна дія свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден

66.A.45. Підтвердження рейтингів повітряного судна

66.A.50. Обмеження

66.A.55. Підтвердження кваліфікації

66.A.70. Конвертаційні положення

РОЗДІЛ В – ПРОЦЕДУРИ ДЛЯ КОМПЕТЕНТНИХ ОРГАНІВ

ПІДЧАСТИНА А – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

66.V.1. Сфера застосування

66.V.10. Компетентний орган

66.V.20. Ведення записів

66.V.25. Взаємний обмін інформацією

66.V.30. Винятки

ПІДЧАСТИНА В – ВИДАЧА СВІДОЦТВА ПЕРСОНАЛУ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

66.В.100. Процедура видачі свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден компетентним органом

66.В.105. Процедура видачі свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден через організацію з технічного обслуговування, схвалену відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил

66.В.110. Процедура внесення змін до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден для включення додаткової основної категорії або підкатегорії

66.В.115. Процедура внесення змін до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден для включення рейтингу повітряного судна або зняття обмежень

66.В.120. Процедура продовження терміну дії свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден

66.В.125. Процедура конвертації свідоцтва, включаючи рейтинги групи

66.В.130. Процедура прямого схвалення підготовки на тип повітряного судна

РОЗДІЛ С – ЕКЗАМЕНИ

66.В.200. Екзамени, які проводить компетентний орган

ПІДЧАСТИНА D — КОНВЕРТАЦІЯ КВАЛІФІКАЦІЙ ПЕРСОНАЛУ,
ЯКИЙ ЗАСВІДЧУЄ ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ

66.В.300. Загальні положення

66.В.305. Звіт про конвертацію для національних кваліфікацій

66.В.310. Звіт про конвертацію для повноважень, які видані схваленими
організаціями з технічного обслуговування

ПІДЧАСТИНА E – ЗАРАХУВАННЯ ЕКЗАМЕНІВ

66.В.400. Загальні положення

66.В.405. Звіт про зарахування екзаменів

66.В.410. Чинність зарахування екзаменів

ПІДЧАСТИНА F – ПОСТІЙНИЙ НАГЛЯД

66.В.500. Анулювання, призупинення або обмеження свідоцтва персоналу
з технічного обслуговування повітряних суден

Доповнення I. Вимоги до базових знань

Доповнення II. Стандарт базових екзаменів

Доповнення III. Стандарт підготовки на тип повітряного судна та
екзаменів. Підготовка на робочому місці

Доповнення IV. Вимоги до досвіду для розширення свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден Part-66

Доповнення V. Форма заявки – Форма 19 EASA

Доповнення VI. Свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден відповідно до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил

66.1. Компетентний орган

(а) Для потреб цього додатка (Part-66) компетентний орган має бути:

1. уповноважений орган з питань цивільної авіації;

2. НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ

(б) Агентство має бути відповідальним за визначення:

1. списку типів повітряних суден, а також

2. які комбінації планера/двигуна включено в кожному конкретному рейтингу типу повітряного судна.

РОЗДІЛ А – ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

ПІДЧАСТИНА А – СВІДОЦТВО ПЕРСОНАЛУ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

66.A.1. Сфера застосування

Цей розділ визначає свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден і встановлює вимоги до заявки, видачі та продовження строку його дії.

66.А.3. Категорії свідоцтва

(а) Свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден включають наступні категорії:

- категорія А;
- категорія В1;
- категорія В2;
- категорія В3;
- категорія С.

(б) Категорії А і В1 поділяються на підкатегорії залежно від комбінації літаків, вертольотів, газотурбінних і поршневих двигунів. Такими підкатегоріями є:

- А1 та В1.1 – газотурбінні літаки;
- А2 та В1.2 – поршневі літаки;
- А3 та В1.3 – газотурбінні вертольоти;
- А4 та В1.4 – поршневі вертольоти.

(с) Категорія В3 застосовується до негерметизованих літаків з поршневим двигуном з максимальною злітною масою 2000 кг і менше.

66.А.5. Групи повітряних суден

З метою внесення рейтингів до свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден повітряні судна мають бути класифіковані за

такими групами:

1. Група 1 – повітряні судна складної конструкції, оснащені двигуном, повітряні судна з максимальною сертифікованою експлуатаційною висотою ешелону, що перевищує FL290, повітряні судна, оснащені електродистанційною системою управління (fly-by-wire system), та інші повітряні судна, що потребують внесення рейтингу типу, якщо так визначено Агентством;
2. Група 2 – повітряні судна, інші ніж ті, які зазначені у групі 1, що належать до таких підгруп:
 - підгрупа 2a: літаки з одним турбогвинтовим двигуном;
 - підгрупа 2b: вертольоти з одним газотурбінним двигуном;
 - підгрупа 2c: вертольоти з одним поршнеvim двигуном;
3. Група 3 – літаки з поршневими двигунами, крім тих, які зазначені у групі 1.

66.A.10. Заявка

(а) Заявка на видачу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден або на внесення змін до такого свідоцтва подається за Формою 19 EASA (див. Доповнення 5 до цього додатка (Part-66)) у спосіб, встановлений компетентним органом, до якого подається заявка.

(б) Заявка на внесення змін до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден має бути подана до компетентного органу держави-члена, який видав свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден.

(c) Додатково до документів, передбачених 66.A.10 (a), 66.A.10 (b) та 66.B.105 (за потреби), заявник, який звертається щодо включення додаткових базових категорій або підкатегорій до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, повинен подати оригінал його/її чинного свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден до компетентного органу разом з Формою 19 EASA.

(d) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ

(e) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ

(f) Кожна заявка має бути підтверджена документацією для демонстрації відповідності застосовним вимогам щодо теоретичних знань, практичної підготовки та досвіду, що діють на момент подання заявки.

66.A.15. Прийнятність

Заявник на свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден має бути не молодше 18 років.

66.A.20. Права

(a) Утримувачу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден надаються такі права:

1. Категорія А свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден надає його утримувачу право видавати сертифікати передачі до експлуатації після виконання незначного планового лінійного технічного обслуговування і усунення простих дефектів у

межах завдань, спеціально зазначених в сертифікаційному повноваженні, відповідно до 145.A.35 додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил. Сертифікаційні права мають бути обмежені роботою, яку утримувач свідоцтва особисто виконав у організації з технічного обслуговування, що надала сертифікаційні повноваження.

2. Категорія В1 свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден надаватиме його утримувачу право видавати сертифікати передачі до експлуатації та діяти як допоміжний персонал В1 у разі:

виконання технічного обслуговування конструктивних елементів повітряного судна, силової установки та механічних і електричних систем;

роботи на системах авіоніки, що потребує виконання лише простих перевірок для підтвердження її працездатності і не потребує пошуку та усунення несправностей.

Категорія В1 включає відповідну підкатегорію А.

3. Категорія В2 свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден надаватиме його утримувачу право:

- (i) видавати сертифікати передачі до експлуатації та діяти як допоміжний персонал В2 у разі:

виконання технічного обслуговування авіоніки та електричних систем; та

виконання завдань з технічного обслуговування електричних систем та авіоніки, що належать до силових установок та механічних систем, які вимагають лише простих перевірок для підтвердження їх працездатності;

- (ii) видавати сертифікати передачі до експлуатації після незначного планового лінійного технічного обслуговування і усунення простих дефектів у межах конкретних завдань, зазначених у сертифікаційному повноваженні, відповідно до 145.A.35 додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил. Ці сертифікаційні права повинні бути обмежені роботою, яку утримувач свідоцтва особисто виконав у організації з технічного обслуговування, що надала сертифікаційні повноваження, та обмежені відповідно рейтингами, які вже внесені у свідоцтво B2.

Категорія свідоцтва B2 не включає жодну підкатегорію А.

- 4. Категорія B3 свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден надаватиме його утримувачу право видавати сертифікати передачі до експлуатації та діяти як допоміжний персонал B3 у разі:
виконання технічного обслуговування конструктивних елементів літака, силової установки та механічних і електричних систем;
роботи на системах авіоніки, що потребує виконання лише простих перевірок для підтвердження її працездатності і не потребує пошуку та усунення несправностей.
- 5. Категорія C свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден надаватиме його утримувачу право видавати сертифікати передачі до експлуатації після базового технічного обслуговування повітряного судна. Права застосовуються до повітряного судна в цілому.

(b) Утримувач свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден може застосовувати свої права тільки:

1. згідно із застосовними вимогами додатка 1 (Part-M) та додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил; та
2. якщо за попередній дворічний період він/вона або мав шестимісячний досвід з технічного обслуговування згідно з правами, наданими свідоцтвом персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, або відповідав умовам надання відповідних прав; та
3. якщо він/вона має належну компетенцію для сертифікації технічного обслуговування на відповідних повітряних суднах; та
4. якщо він/вона здатний на рівні, необхідному для розуміння, читати, писати і спілкуватися тією мовою(ами), якою(ими) складено технічну документацію та процедури, необхідні для забезпечення видачі сертифіката передачі до експлуатації.

66.A.25. Вимоги до базових знань

(a) Заявник на видачу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, або на включення додаткової категорії чи підкатегорії до такого свідоцтва, повинен скласти екзамен для підтвердження рівня знань з відповідних предметів модулів згідно з Доповненням I до цього додатка (Part-66). Екзамени з базових знань проводяться організацією з підготовки, належним чином схваленою відповідно до додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил, або компетентним органом.

(b) Курси підготовки та экзамени мають бути пройдені/здані протягом 10 років до подання заявки на видачу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден або включення додаткової категорії чи підкатегорії до такого свідоцтва технічного обслуговування повітряних суден. В іншому разі, зарахування екзаменів може бути проведене відповідно до підпункту (c) цього пункту.

(c) Заявник може звернутися до компетентного органу для повного або часткового зарахування екзаменів з базових знань, що вимагаються, для:

1. екзаменів з базових знань, які не відповідають вимогам, зазначеним у підпункті (b) цього пункту; та
2. будь-якої іншої технічної кваліфікації, яку компетентний орган вважає еквівалентною стандартів знань згідно з цим додатком (Part-66) до цих Авіаційних правил.

Зарахування має відбуватись відповідно до вимог Підчастини Е Розділу В цього додатка (Part-66).

(d) Зарахування діють протягом 10 років після їх надання заявнику компетентним органом. Заявник може подати заявку на нові зарахування після закінчення терміну дії.

66.A.30. Вимоги до базового досвіду

(a) Заявник на видачу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, повинен мати:

1. Для категорії А та підкатегорій В1.2 і В1.4 та категорії В3:

- (i) три роки практичного досвіду з технічного обслуговування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, якщо заявник раніше не проходив відповідної технічної підготовки; або
 - (ii) два роки практичного досвіду з технічного обслуговування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, і завершену підготовку, яку компетентний орган визначив такою, яка відповідає рівневі кваліфікованого робітника у технічній галузі; або
 - (iii) один рік практичного досвіду з технічного обслуговування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, і завершений схвалений базовий курс підготовки згідно з додатком 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил.
2. Для категорії B2 та підкатегорій B1.1 і B1.3:
- (i) п'ять років практичного досвіду з технічного обслуговування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, якщо заявник раніше не проходив відповідної технічної підготовки; або
 - (ii) три роки практичного досвіду з технічного обслуговування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, і завершену підготовку, яку компетентний орган визначив такою, яка відповідає рівневі кваліфікованого робітника у технічній галузі; або
 - (iii) два роки практичного досвіду з технічного обслуговування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, і завершений схвалений базовий курс підготовки згідно з додатком 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил.

3. Для категорії С стосовно повітряних суден складної конструкції, оснащених двигуном:

- (i) три роки досвіду використання прав, передбачених підкатегоріями В1.1, В1.3 чи категорією В2, щодо повітряних суден складної конструкції, оснащених двигуном, або роботи як допоміжний персонал згідно з 145.А.35 додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, або їх поєднання; або
- (ii) п'ять років досвіду використання прав, передбачених підкатегорією В1.2 чи В1.4, щодо повітряних суден складної конструкції, оснащених двигуном, або роботи як допоміжний персонал згідно з 145.А.35 додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, або їх поєднання.

4. Для категорії С стосовно повітряних суден, інших ніж повітряні судна складної конструкції, оснащені двигуном: три роки досвіду використання прав, передбачених категорією В1 чи В2, щодо повітряних суден, інших ніж повітряні судна складної конструкції, оснащені двигуном, або роботи як допоміжний персонал згідно з 145.А.35 додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, або їх поєднання.

5. Для категорії С, одержаної академічним шляхом: заявник, який здобув науковий ступінь з технічної дисципліни в університеті або іншому вищому навчальному закладі, визнаному компетентним органом, три роки досвіду роботи у сфері технічного обслуговування цивільних повітряних суден за характерною низкою завдань, безпосередньо пов'язаних з технічним обслуговуванням повітряних суден, включаючи шість місяців спостереження за виконанням завдань з базового технічного обслуговування.

(b) Заявник на розширення свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, повинен мати мінімальний досвід технічного обслуговування цивільних повітряних суден, що вимагається відповідно до тієї категорії або підкатегорії свідоцтва, щодо якої подано заявку, як визначено у Доповненні 4 до цього додатка (Part-66).

(c) Досвід має бути практичним і включати характерний перелік робіт з технічного обслуговування повітряного судна.

(d) Принаймні один рік необхідного досвіду з технічного обслуговування повітряного судна тієї категорії/підкатегорії, щодо якої є намір отримати первинне свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, має бути нещодавнім. Для подальших доповнень чинного свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден новою категорією/підкатегорією, необхідний додатковий нещодавній досвід з технічного обслуговування може становити менше ніж один рік, але має бути не менше ніж три місяці. Необхідний досвід повинен визначатися відмінностями між категорією/підкатегорією, яка вже внесена до свідоцтва, і тією, щодо якої подано заявку. Такий додатковий досвід має бути типовим для обраної нової категорії/підкатегорії свідоцтва;

(e) Незважаючи на підпункт (a) цього пункту, досвід з технічного обслуговування повітряних суден, набутий у сфері, іншій ніж технічне обслуговування цивільного повітряного судна, враховується у тому разі, якщо компетентним органом встановлено, що таке технічне обслуговування є еквівалентним такому, яке вимагається цим додатком (Part-66). Проте додатковий досвід з технічного обслуговування цивільного повітряного судна є необхідним для розуміння сфери технічного обслуговування цивільного повітряного судна;

(f) Досвід має бути набутий протягом 10 років перед поданням заявки на видачу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден або на внесення додаткової категорії чи підкатегорії до такого свідоцтва.

66.A.40. Безперервна дія свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден

(a) Свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден втрачає чинність через п'ять років після його останньої видачі або зміни, якщо утримувач свідоцтва не подав його до компетентного органу, що видав свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, з метою перевірки відповідності інформації, яка міститься у свідоцтві, тій інформації, що міститься у записах компетентного органу, згідно з 66.B.120.

(b) Утримувач свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден повинен заповнити відповідні частини Форми 19 EASA (Доповнення V до цього додатка (Part-66)) і подати її разом із копією свідоцтва до компетентного органу, що видав оригінал свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, крім випадків, коли утримувач працює в організації з технічного обслуговування, схваленій відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, що має процедуру в її керівництві, відповідно до якої така організація може подати необхідну документацію від імені утримувача свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден.

(c) Будь-які сертифікаційні права, надані на підставі свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, стають недійсними як тільки свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден стає недійсним.

(d) Свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден є дійсним, лише (i) якщо воно видане та/або змінене компетентним органом та (ii) підписане утримувачем.

66.A.45. Підтвердження рейтингів повітряного судна

(a) Для того, щоб мати право використовувати сертифікаційні права щодо конкретного типу повітряного судна, утримувач свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден повинен мати свідоцтво з відповідними рейтингами повітряних суден.

Для категорії B1, B2 або C відповідними рейтингами повітряного судна є такі:

1. Для першої групи (група 1) повітряних суден – відповідний рейтинг типу повітряного судна.
2. Для другої групи (група 2) повітряних суден – відповідний рейтинг типу повітряного судна, рейтинг підгрупи виробника або рейтинг повної підгрупи.
3. Для третьої групи (група 3) повітряних суден – відповідний рейтинг типу повітряного судна або рейтинг всієї групи.

Для категорії B3 відповідним рейтингом є «негерметизовані літаки з поршнеvim двигуном з максимальною злітною масою 2000 кг і менше».

Для категорії A рейтинг не вимагається за умови відповідності вимогам 145.A.35 додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил.

(b) Підтвердження рейтингів типу повітряного судна вимагає задовільного завершення підготовки на тип повітряного судна категорій В1, В2 або С.

(c) На доповнення до вимог підпункту (b) цього пункту підтвердження першого рейтингу типу повітряного судна в даній категорії/підкатегорії вимагає задовільного завершення відповідної підготовки на робочому місці, як описано у Доповненні III до цього додатка (Part-66).

(d) Шляхом відступу від підпунктів (b) і (c) цього пункту для другої та третьої групи повітряних суден рейтинг типу повітряного судна також може бути наданий після:

задовільного складання екзамену на тип повітряного судна для відповідних категорій В1, В2 або С, зазначених у Доповненні III до цього додатка (Part-66), та

у випадку категорій В1 та В2, підтвердження практичного досвіду на типі повітряного судна. У такому разі практичний досвід має включати характерний перелік робіт з технічного обслуговування, що належать до категорії свідоцтва.

У випадку рейтингу категорії С для особи, яка отримала кваліфікацію, здобувши академічний ступінь згідно з вимогами 66.А.30 (а) (5) цього додатка (Part-66), екзамен з першого відповідного типу повітряного судна повинен бути на рівні категорії В1 або В2.

(e) Для другої групи повітряних суден:

1. підтвердження рейтингів підгрупи виробника для утримувачів свідоцтв категорій В1 та С надається у разі виконання вимог щодо рейтингу типу для принаймні двох типів повітряних суден того

самого виробника, об'єднання яких представляє застосовну підгрупу виробника;

2. підтвердження рейтингу повної підгрупи для утримувачів свідоцтв категорії В1 та С надається у разі виконання вимог щодо рейтингу типу для принаймні трьох типів повітряних суден різних виробників, об'єднання яких представляє застосовну підгрупу;
3. схвалення рейтингу підгруп виробника і повної підгрупи для утримувачів свідоцтв категорії В2 надається за умови підтвердження практичного досвіду, який має включати характерний перелік робіт з технічного обслуговування, що належить до категорії свідоцтва та застосовної підгрупи повітряних суден.

(f) Для третьої групи повітряних суден:

1. підтвердження рейтингу повної групи 3 для утримувачів свідоцтв категорії В1, В2 та С надається за умови підтвердження практичного досвіду, який має включати характерний перелік робіт з технічного обслуговування, що належать до категорії свідоцтва та групи 3;
2. для категорії В1, якщо заявник не надає доказів відповідного досвіду, рейтинг групи 3 підлягає таким обмеженням, які мають бути зазначені у свідоцтві:
 - герметизовані літаки;
 - літаки металевої конструкції;
 - літаки композитної конструкції;
 - літаки дерев'яної конструкції;
 - літаки з металевим трубним каркасом, обшитим тканиною.

(g) Для свідоцтва В3:

1. підтвердження рейтингу «негерметизовані літаки з поршнеvim двигуном з максимальною злітною масою 2000 кг і менше» потребує підтвердження практичного досвіду, який має включати характерний перелік робіт з технічного обслуговування, що належать до категорії свідоцтва;
2. якщо заявник не надає докази відповідного досвіду, рейтинг, зазначений у підпункті 1, підлягає таким обмеженням, які мають бути вписані у свідоцтво:
 - літаки дерев'яної конструкції;
 - літаки з металевим трубним каркасом, обшитим тканиною;
 - літаки металевої конструкції;
 - літаки композитної конструкції.

66.A.50. Обмеження

(a) Обмеження, зазначені у свідоцтві персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, є винятком із сертифікаційних прав та стосуються повітряного судна в повному обсязі.

(b) Щодо обмежень, зазначених у 66.A.45, обмеження мають бути зняті у разі:

1. підтвердження відповідного досвіду; або
2. після задовільної оцінки практичних навичок, проведеної компетентним органом.

(с) Щодо обмежень, зазначених у 66.А.70, обмеження мають бути зняті після задовільної здачі екзаменів з цих модулів/предметів, що зазначені у відповідному конвертаційному звіті, зазначеному у 66.В.300.

66.А.55. Підтвердження кваліфікації

Персонал, який користується сертифікаційними правами, так само, як і допоміжний персонал, повинен пред'явити своє свідоцтво як підтвердження кваліфікації на вимогу уповноваженої особи протягом 24 годин.

66.А.70. Конвертаційні положення

(а) Утримувачу кваліфікації персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, яка діяла в Україні до дати набрання чинності додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, має бути видано свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден компетентним органом без складання додаткових екзаменів за умови виконання вимог, викладених у Підчастині D Розділу В цього додатка (Part-66).

(б) Особа, яка розпочала набувати кваліфікації персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, чинної в Україні до набрання чинності додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, може продовжувати набувати цієї кваліфікації. Утримувачу кваліфікації персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, отриманої шляхом такого процесу, має бути видано свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден компетентним органом без складання додаткових екзаменів за умови виконання вимог, викладених у Підчастині D Розділу В цього додатка (Part-66).

(с) За потреби свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден має містити обмеження відповідно до 66.A.50 для відображення відмінності між (і) сферою кваліфікації персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, що була чинна в Україні до набрання чинності Правилами видачі свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден (Part-66), затвердженими наказом Міністерства інфраструктури України від 27 липня 2011 року № 238, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 18 серпня 2011 року за № 987/19725, та (іі) вимогами до базових знань і стандартів базового екзаменування, викладених у Доповненні I та Доповненні II до цього додатка (Part-66).

(d) Шляхом відступу від вимог підпункту (с) цього пункту для повітряних суден, які не використовуються авіаперевізниками, окрім повітряних суден складної конструкції, оснащених двигуном, свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден має містити обмеження відповідно до 66.A.50 для забезпечення того, що права персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, дійсні в Україні до набрання чинності цими Авіаційними правилами та права конвертованого свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден відповідно до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, залишаються такими ж.

РОЗДІЛ В – ПРОЦЕДУРИ ДЛЯ КОМПЕТЕНТНИХ ОРГАНІВ

ПІДЧАСТИНА А – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

66.B.1. Сфера застосування

Цей розділ встановлює процедури, включаючи адміністративні вимоги, яких мають дотримуватись компетентні органи, які забезпечують впровадження та дотримання положень Розділу А цього додатка (Part-66).

66.В.10. Компетентний орган

(а) Загальні положення

Держава-член має визначити компетентний орган, до обов'язків якого належать видача, продовження дії, зміна, призупинення або анулювання свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден.

Цей компетентний орган має запровадити належну організаційну структуру для забезпечення відповідності вимогам цього додатка (Part-66).

(b) Ресурси

Компетентний орган має бути належним чином забезпечений персоналом для забезпечення впровадження вимог цього додатка (Part-66).

(c) Процедури

Компетентний орган запроваджує письмові процедури, які визначають порядок забезпечення відповідності вимогам цього додатка (Part-66). З метою забезпечення постійної відповідності такі процедури мають переглядатися з внесенням відповідних змін.

66.В.20. Ведення записів

(а) Компетентний орган має запровадити систему ведення записів, яка забезпечує відповідне відстеження процесу видачі, поновлення, зміни, призупинення або анулювання кожного свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден.

(b) Для кожного свідоцтва ці записи мають містити:

1. заявку на видачу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден або внесення змін до такого свідоцтва, включаючи всю доказову документацію;
2. копію свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, включаючи будь-які зміни;
3. копії всього відповідного листування;
4. докладні відомості про будь-які винятки та санкції;
5. будь-який звіт інших компетентних органів щодо утримувача свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден;
6. протоколи екзаменів, що проводилися компетентним органом;
7. застосовний звіт про конвертацію, що використовувався під час конвертації;
8. застосовний звіт про екзаменування, що використовувався під час зарахування.

(c) Строк зберігання записів, передбачених у підпунктах 1 – 5 (b) цього пункту, має становити щонайменше п'ять років з дати закінчення терміну дії свідоцтва.

(d) Записи, зазначені у підпунктах 6, 7 та 8 (b) цього пункту, мають зберігатися постійно.

66.В.25. Взаємний обмін інформацією

(а) З метою реалізації вимог цих Авіаційних правил компетентні органи мають брати участь у взаємному обміні інформацією.

(б) Без упередження щодо компетенції держав-членів у разі виникнення потенційної загрози безпеці польотів, що стосується декількох держав-членів, пов'язані компетентні органи мають сприяти один одному щодо вживання необхідних заходів з нагляду.

66.В.30. Винятки

Усі винятки, дозволені відповідно до частини шостої статті 11 Повітряного кодексу України, мають бути задокументовані та зберігатися компетентним органом.

ПІДЧАСТИНА В – ВИДАЧА СВІДОЦТВА ПЕРСОНАЛУ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

Ця підчастина встановлює процедури, яких має дотримуватися компетентний орган під час видачі, зміни або продовження дії свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден.

66.В.100. Процедура видачі свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден компетентним органом

(а) Після отримання заявки за Формою 19 EASA та всієї доказової документації компетентний орган має перевірити повноту заповнення

Форми 19 EASA і переконатися, що зазначений досвід відповідає вимогам цього додатка (Part-66).

(b) Компетентний орган повинен перевірити, що заявник склав усі необхідні экзамени, та/або підтвердити дійсність будь-яких зарахувань, щоб переконатися у відповідності всім необхідним модулям, зазначеним у Доповненні I до цього додатка (Part-66), відповідно до вимог цього додатка (Part-66).

(c) Після встановлення особистості і дати народження заявника та переконавшись у відповідності заявника стандартам знань і досвіду, що вимагається цим додатком (Part-66), компетентний орган має видати відповідне свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден заявнику. Ця інформація має зберігатися в записах компетентного органу.

(d) У разі якщо типи повітряного судна або групи будуть схвалені під час видачі першого свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, компетентний орган має перевірити відповідність вимогам 66.V.115.

66.V.105. Процедура видачі свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден через організацію з технічного обслуговування, схвалену відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил

(a) Організація з технічного обслуговування, схвалена відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, за умови схвалення компетентним органом на виконання такої діяльності, може:

- (i) підготувати свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден від імені компетентного органу, або
- (ii) надати рекомендацію компетентному органу щодо заявки від особи на видачу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден з тим, щоб компетентний орган міг підготувати та видати таке свідоцтво.

(b) Організація з технічного обслуговування, зазначена в підпункті (a) цього пункту, має забезпечити відповідність вимогам 66.V.100 (a) і (b) цього додатка (Part-66).

(c) У всіх випадках свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден може бути видане заявнику лише компетентним органом.

66.V.110. Процедура внесення змін до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден для включення додаткової основної категорії або підкатегорії

(a) Після завершення процедур, зазначених в 66.V.100 або 66.V.105, компетентний орган має включити до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден додаткову основну категорію або підкатегорію, що засвідчується печаткою і підписом, або перевидати свідоцтво.

(b) До системи записів компетентного органу мають бути внесені відповідні зміни.

66.B.115. Процедура внесення змін до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден для включення рейтингу повітряного судна або зняття обмежень

(а) Після отримання прийнятної Форми 19 EASA і всієї доказової документації, що підтверджує відповідність вимогам щодо застосовного рейтингу разом з супровідним свідоцтвом персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, компетентний орган має:

1. внести відповідний рейтинг повітряного судна до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден заявника; або
2. перевидати вищезазначене свідоцтво з включенням застосовного рейтингу повітряного судна; або
3. зняти застосовні обмеження відповідно до 66.A.50.

До системи записів компетентного органу мають бути внесені відповідні зміни.

(b) У разі якщо повний курс підготовки на тип, проведений не організацією з підготовки до технічного обслуговування, належним чином схваленою відповідно до вимог додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил, перед включенням рейтингу типу компетентний орган має переконатися, що всі вимоги до підготовки на тип виконано.

(c) У разі якщо підготовка на робочому місці не вимагається, рейтинг типу повітряного судна має бути внесено на підставі сертифіката визнання,

виданого організацією з підготовки до технічного обслуговування, схваленою відповідно до вимог додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил.

(d) У разі якщо підготовка на тип повітряного судна не покривається єдиним курсом, компетентний орган перед внесенням рейтингу типу має переконатися, що зміст і тривалість курсів повністю відповідають обсягу категорії свідоцтва та суміжні сфери були розглянуті належним чином.

(e) У разі підготовки щодо відмінностей компетентний орган повинен переконатися, що попередня кваліфікація заявника, доповнена або курсом, схваленим відповідно до додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил, або курсом безпосередньо схваленим компетентним органом, є прийнятною для надання рейтингу типу.

(f) Відповідність практичним елементам має бути продемонстрована:

(i) шляхом надання детальних записів про практичну підготовку або формуляра (журнала), наданого організацією з технічного обслуговування, схваленою належним чином відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, або (якщо застосовно)

(ii) шляхом надання сертифіката про підготовку, що охоплює елемент практичної підготовки, виданого організацією з підготовки до технічного обслуговування, схваленою належним чином відповідно до вимог додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил.

(g) Під час внесення типу повітряного судна мають застосовуватися рейтинги типу повітряного судна, визначені Агентством.

66.B.120. Процедура продовження терміну дії свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден

(a) Компетентний орган має порівняти свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден утримувача із записами компетентного органу та перевірити відсутність будь-яких заходів щодо анулювання, призупинення або змін відповідно до 66.B.500. Якщо записи ідентичні та заходи згідно з 66.B.500 не виконуються, свідоцтво має бути продовжене на строк п'ять років і до справи внесено відповідні зміни.

(b) Якщо записи компетентного органу відрізняються від свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден утримувача свідоцтва:

1. компетентний орган повинен розслідувати причини таких розбіжностей і має право не продовжувати термін дії свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден.
2. компетентний орган має повідомити утримувача свідоцтва і всі відомі організації з технічного обслуговування, схвалені відповідно до вимог Підчастини F додатка 1 (Part-M) або додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, на які може безпосередньо вплинути такий факт.
3. компетентний орган має за потреби вжити заходів згідно зі статтею 66.B.500 щодо анулювання, призупинення або зміни вищезазначеного свідоцтва.

66.B.125. Процедура конвертації свідоцтв, включаючи рейтинги групи

(a) Індивідуальні рейтинги типу повітряного судна, що вже внесені до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, зазначені у пункті 3 Розділу V цих Авіаційних правил, мають залишатись у свідоцтві та не повинні бути конвертовані в нові рейтинги, крім випадку, коли утримувач свідоцтва повністю відповідає вимогам щодо внесення, зазначеним в 66.A.45 цього додатка (Part-66), для відповідної групи/підгрупи рейтингів.

(b) Конвертація має здійснюватися відповідно до такої таблиці конвертації:

1. для категорії В1 або С:

вертоліт з поршнеvim двигуном, повна група – конвертується в «повну підгрупу 2c» та додатково рейтинги типу повітряного судна для вертольотів з одним поршнеvim двигуном, які містяться в групі 1;

вертоліт з поршнеvim двигуном, група виробника – конвертується у відповідну «підгрупу виробника 2c» та додатково рейтинги типу повітряного судна для вертольотів з одним поршнеvim двигуном, виробник яких міститься в групі 1;

вертоліт з газотурбінним двигуном, повна група – конвертується в «повну підгрупу 2b» та додатково рейтинги типу повітряного судна для вертольотів з одним газотурбінним двигуном, які містяться в групі 1;

вертоліт з газотурбінним двигуном, група виробника – конвертується у відповідну «підгрупу виробника 2b» та додатково рейтинги типу повітряного судна для вертольотів з одним газотурбінним двигуном, виробник яких міститься в групі 1;

літак з одним поршнеvim двигуном – металева конструкція, повна група або група виробника – конвертується в «повну групу 3». Для свідоцтва В1

мають бути включені такі обмеження: літаки композитної конструкції, літаки дерев'яної конструкції та літаки з металевим трубним каркасом, обшитим тканиною;

літак з декількома поршневыми двигунами – металева конструкція, дерев'яна конструкція, повна група або група виробника – конвертується в «повну групу 3». Для свідоцтва В1 мають бути включені такі обмеження: літаки композитної конструкції, літаки дерев'яної конструкції та літаки з металевим трубним каркасом, обшитим тканиною,

літак з одним поршневим двигуном – дерев'яна конструкція, повна група або група виробника – конвертується в «повну групу 3». Для свідоцтва В1 мають бути включені такі обмеження: літаки металевої конструкції, літаки композитної конструкції та літаки з металевим трубним каркасом, обшитим тканиною;

літак з декількома поршневыми двигунами – дерев'яна конструкція, повна група або група виробника – конвертується в «повну групу 3». Для свідоцтва В1 мають бути включені такі обмеження: літаки металевої конструкції, літаки композитної конструкції та літаки з металевим трубним каркасом, обшитим тканиною;

літак з одним поршневим двигуном – композитна конструкція, повна група або група виробника – конвертується в «повну групу 3». Для свідоцтва В1 мають бути включені такі обмеження: літаки металевої конструкції, літаки дерев'яної конструкції та літаки з металевим трубним каркасом, обшитим тканиною;

літак з декількома поршневыми двигунами – композитна конструкція, повна група або група виробника – конвертується в «повну групу 3». Для свідоцтва В1 мають бути включені такі обмеження: літаки металевої конструкції, літаки дерев'яної конструкції та літаки з металевим трубним каркасом, обшитим тканиною;

літак з газотурбінним двигуном – один двигун, повна група – конвертується в «повну підгрупу 2а» та додатково рейтинги типу повітряного судна для літаків з одним турбогвинтовим двигуном, які не вимагають рейтингу типу повітряного судна в попередній системі і знаходяться в групі 1;

літак з газотурбінним двигуном – один двигун, група виробника – конвертується в відповідну «підгрупу виробника 2а» та додатково рейтинги типу повітряного судна для літаків з одним турбогвинтовим двигуном виробника, які не вимагають рейтингу типу повітряного судна в попередній системі і знаходяться в групі 1;

літак з газотурбінним двигуном – декілька двигунів, повна група – конвертується в рейтинги типу повітряного судна для літаків з декількома турбогвинтовими двигунами, які не вимагають рейтингу типу повітряного судна в попередній системі;

2. для категорії В2:

літак – конвертується в «повну підгрупу 2а» і «повну групу 3» та додатково рейтинги типу повітряного судна для літаків, які не вимагають рейтингу типу повітряного судна в попередній системі і знаходяться в групі 1;

вертоліт – конвертується в «повні підгрупи 2b і 2c» та додатково рейтинги типу повітряного судна для вертольотів, які не вимагають рейтингу типу повітряного судна в попередній системі і знаходяться в групі 1;

3. для категорії С:

літак – конвертується в «повну підгрупу 2а» і «повну групу 3» та додатково рейтинги типу повітряного судна для літаків, які не вимагають рейтингу типу повітряного судна в попередній системі і знаходяться в групі 1;

вертоліт – конвертується в «повні підгрупи 2b і 2c» та додатково рейтинги типу повітряного судна для вертольотів, які не вимагають рейтингу типу повітряного судна в попередній системі і знаходяться в групі 1.

(с) Якщо свідоцтво було видане з урахуванням обмежень внаслідок процесу конвертації, передбаченому 66.A.70, ці обмеження мають залишатись у свідоцтві, якщо вони не знімаються за умов, визначених у відповідному звіті про конвертацію, передбаченому 66.B.300.

66.B.130. Процедура прямого схвалення підготовки на тип повітряного судна

Компетентний орган може схвалити підготовку на тип повітряного судна, що проводиться не схваленою відповідно до додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил організацією з підготовки до технічного обслуговування, на підставі пункту 1 Доповнення III до цього додатка (Part-66). У такому разі компетентний орган повинен мати процедуру для забезпечення того, що підготовка на тип повітряного судна відповідає Доповненню III до цього додатка (Part-66).

ПІДЧАСТИНА С – ЕКЗАМЕНИ

Ця підчастина встановлює процедури, яких має дотримуватися компетентний орган під час проведення ним екзаменів.

66.B.200. Екзамени, які проводить компетентний орган

(a) До проведення екзамену всі екзаменаційні питання мають зберігатися в умовах обмеженого доступу таким чином, щоб кандидати не знали, які саме питання становитимуть екзаменаційний базис.

(b) Компетентний орган має призначити:

1. осіб, які контролюють питання, що будуть використовуватися для кожного екзаменування;
2. екзаменаторів, які повинні бути присутні під час усіх екзаменів для забезпечення чесності складання екзамену.

(c) Базові екзамени мають відповідати стандартам, зазначеним у Доповненнях I та II до цього додатка (Part-66).

(d) Екзамени з підготовки на тип та екзамени на тип мають відповідати вимогам стандарту, зазначеного у Доповненні III до цього додатка (Part-66).

(e) Нові описові питання мають впроваджуватися кожні шість місяців, а попередні питання вилучаються або тимчасово не використовуються. Записи про використані питання мають зберігатися в записах як довідкова інформація.

(f) Усі екзаменаційні папери мають роздаватися кандидатам на початку екзамену і повертатися екзаменаторові наприкінці складання екзамену. У період, передбачений для складання екзамену, не дозволяється виносити екзаменаційні папери з приміщення, де відбувається екзамен.

(g) Крім спеціальної документації, необхідної для екзаменів на тип повітряного судна, кандидат може мати при собі тільки екзаменаційні папери.

(h) Кандидати, що складають екзамен, мають розміщуватися таким чином, щоб жоден із них не мав змоги прочитати екзаменаційну роботу іншого кандидата. Не дозволяється спілкуватися з іншими особами, окрім екзаменатора.

(i) Кандидатам, які порушили вимоги до складання екзамену, забороняється складати будь-які подальші екзамени протягом 12 місяців від дати екзамену, під час якого було встановлено порушення.

ПІДЧАСТИНА D — КОНВЕРТАЦІЯ КВАЛІФІКАЦІЙ ПЕРСОНАЛУ, ЯКИЙ ЗАСВІДЧУЄ ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ

Ця підчастина встановлює процедури для конвертації кваліфікацій персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, зазначених в 66.А.70, у свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден.

66.В.300. Загальні положення

(a) Компетентний орган може конвертувати кваліфікації тільки:

(i) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;

(ii) отримані в Україні і дійсні до набрання чинності цього додатка (Part-66).

(b) Компетентний орган може здійснювати конвертацію тільки відповідно до звіту про конвертацію, впровадженням відповідно до пунктів 66.В.305 або 66.В.310, як застосовно.

(c) Звіти про конвертацію мають бути:

(i) розроблені компетентним органом; або

(ii) схвалені компетентним органом для забезпечення відповідності вимогам цього додатка (Part-66).

(d) Звіти про конвертацію разом з будь-якими змінами в них мають зберігатися компетентним органом в записах відповідно до 66.V.20.

66.V.305. Звіт про конвертацію для національних кваліфікацій

(a) Звіт про конвертацію національних кваліфікацій персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, має описувати обсяг кожного типу кваліфікації, включаючи пов'язане національне свідоцтво, за наявності, а також пов'язані права та копію чинних правил, що визначають ці вимоги.

(b) Звіт про конвертацію має відображати для кожного типу кваліфікації, зазначеного в підпункті (a) цього пункту:

1. до якого свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден він буде конвертований;
2. які обмеження мають бути додані відповідно до 66.A.70 (c) або (d) цього додатка (Part-66), як застосовно;
3. умови зняття обмежень із зазначенням модуля/теми, за якими необхідне екзаменування для зняття обмеження та отримання повного свідоцтва персоналу з технічного обслуговування

повітряних суден або включення додаткової категорії (підкатегорії). Він має включати модулі, визначені у Доповненні III до цього додатка (Part-66), що не покриваються національною кваліфікацією.

66.B.310. Звіт про конвертацію для повноважень, які видані схваленими організаціями з технічного обслуговування

(а) Для кожної схваленої організації з технічного обслуговування, що розглядається, звіт про конвертацію має встановлювати обсяг кожного типу повноваження, виданого організацією з технічного обслуговування та містити копії застосовних процедур схваленої організації з технічного обслуговування щодо кваліфікації та надання повноважень персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, на підставі яких здійснюється конвертація.

(б) Звіт про конвертацію має відображати для кожного типу повноваження, зазначеного в підпункті (а) цього пункту:

1. до якого свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден воно буде конвертоване; та
2. які обмеження мають бути додані відповідно до 66.A.70 (с) або (d), як застосовно; та
3. умови зняття обмежень із зазначенням модуля/теми, за якими необхідне екзаменування для зняття обмеження та отримання повного свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден або включення додаткової категорії (підкатегорії). Він має включати модулі, визначені у Доповненні III до цього додатка (Part-66), що не покриваються національною кваліфікацією.

ПІДЧАСТИНА Е – ЗАРАХУВАННЯ ЕКЗАМЕНІВ

Ця підчастина встановлює процедури зарахування екзаменів згідно з 66.A.25 (c).

66.B.400. Загальні положення

(a) Компетентний орган може здійснити зарахування екзаменування тільки на підставі звіту про зарахування екзаменів, підготовленого відповідно до 66.B.405.

(b) Звіт про зарахування екзаменів має:

(i) розроблятися компетентним органом; або

(ii) схвалюватися компетентним органом для забезпечення відповідності вимогам цього додатка (Part-66).

(c) Звіт про зарахування екзаменів разом з будь-якою зміною в ньому має бути датований і зберігатись у записах компетентного органу відповідно до 66.B.20.

66.B.405. Звіт про зарахування екзаменів

(a) Звіт про зарахування екзаменів має містити порівняння:

(i) модулів, підмодулів, предметів і рівнів знань, що містяться в Доповненні I до цього додатка (Part-66), як застосовно; та

- (ii) навчального плану застосовної технічної кваліфікації до певної заявленої категорії.

У порівнянні має бути зазначено, чи підтверджується дотримання і чи є обґрунтування для кожної заяви.

(b) Звіт про зарахування екзаменів, крім екзаменів з базових знань, що проводяться в організації з підготовки до технічного обслуговування, схваленій відповідно до вимог додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил, може бути наданий тільки компетентним органом держави-члена, в якій була отримана кваліфікація, без упередження до двосторонніх угод.

(c) Зарахування може бути надано, лише коли є заява про відповідність щодо кожного модуля і підмодуля, в якій зазначено, де в технічній кваліфікації є еквівалентний стандарт.

(d) Компетентний орган на постійній основі має перевіряти:

- (i) чи змінювався стандарт національної кваліфікації; або

- (ii) чи змінювалося Доповнення I до цього додатка (Part-66), та оцінити, чи потрібні в результаті зміни у звіті про зарахування екзаменів. Такі зміни мають бути задокументовані, датовані та записані.

66.B.410. Чинність зарахування екзаменів

(a) Компетентний орган має повідомити заявника у письмовій формі про будь-які надані зарахування разом з посиланням на звіт про зарахування екзаменів, що використовувався.

(b) Зарахування діють протягом 10 років після їх надання.

(c) Після закінчення строку дії зарахувань заявник може звернутися за новими зарахуваннями. Компетентний орган має продовжити строк дії зарахувань на додатковий 10-річний період без подальшого розгляду, якщо не були змінені вимоги до базових знань, визначені у Доповненні I до цього додатка (Part-66).

ПІДЧАСТИНА F – ПОСТІЙНИЙ НАГЛЯД

Ця підчастина описує процедури для постійного нагляду за свідоцтвом персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, зокрема для анулювання, призупинення або обмеження свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден.

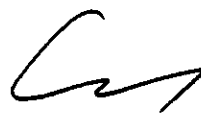
66.V.500. Анулювання, призупинення або обмеження свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден

Компетентний орган має призупинити, обмежити або анулювати свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден у разі виявлення випадку, який стосується безпеки польотів, або незаперечного встановлення факту, що особа здійснювала або була причетною до здійснення таких дій:

1. отримання свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден та/або сертифікаційних прав на підставі сфальсифікованих документів;

2. невиконання замовленого технічного обслуговування та неповідомлення про цей факт організації або особі, яка замовила таке технічне обслуговування;
3. невиконання замовленого технічного обслуговування за результатами власного огляду та неповідомлення про цей факт організації або особі, для якої мало проводитися таке технічне обслуговування;
4. недбале технічне обслуговування;
5. фальсифікація записів з технічного обслуговування;
6. свідома видача сертифіката передачі до експлуатації, коли технічне обслуговування, зазначене в цьому сертифікаті, не було виконано або без перевірки виконання такого технічного обслуговування;
7. виконання технічного обслуговування або видача сертифіката передачі до експлуатації в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння;
8. видача сертифіката передачі до експлуатації з порушенням вимог додатка 1 (Part-M), додатка 2 (Part-145) або додатка 3 (Part-66).

Заступник директора департаменту
льотної придатності



В. ОВЧИННИКОВ

Доповнення I до додатка 3 до
Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ V)

Доповнення I (Appendix I)

Вимоги до базових знань

1. РІВНІ ЗНАНЬ – КАТЕГОРІЇ А, В1, В2, В3 ТА С СВДОЦТВА ПЕРСОНАЛУ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

Базові знання для категорій А, В1, В2 та В3 визначаються рівнями знань (1, 2 або 3) навпроти кожного відповідного предмета. Заявники на отримання категорії С мають відповідати рівню базових знань категорії В1 або В2.

Індикатори рівня знань визначаються у три рівні таким чином:

РІВЕНЬ 1

Обізнаність з основними елементами предмета.

Мета:

- (a) Заявник повинен бути обізнаним з основними елементами предмета.
- (b) Заявник повинен бути спроможним надати простий опис предмета в цілому, використовуючи загальні слова і приклади.
- (c) Заявник повинен уміти використовувати типові терміни.

РІВЕНЬ 2

Загальні знання теоретичних та практичних аспектів предмета та вміння застосовувати ці знання.

Мета:

- (a) Заявник повинен розуміти теоретичні принципи предмета.
- (b) Заявник повинен бути спроможним надати загальний опис предмета, використовуючи типові приклади, коли це доречно.
- (c) Заявник повинен бути спроможним використовувати математичні формули у зв'язку із фізичними законами, які описують предмет.
- (d) Заявник повинен уміти читати та розуміти ескізи, малюнки і схеми, які описують предмет.
- (e) Заявник повинен бути спроможним практично застосовувати свої знання, використовуючи детальні процедури.

РІВЕНЬ 3

Детальні знання теоретичних та практичних аспектів предмета та здатність логічно і комплексно поєднувати та застосовувати окремі елементи знань.

Мета:

- (a) Заявник повинен знати теорію предмета і його взаємозв'язок з іншими предметами.
- (b) Заявник повинен бути спроможним надати детальний опис предмета, використовуючи теоретичні принципи і конкретні приклади.

(c) Заявник повинен розуміти і бути спроможним використовувати математичні формули, які стосуються предмета.

(d) Заявник повинен уміти читати, розуміти і створювати ескізи, прості малюнки та схеми, які описують предмет.

(e) Заявник повинен бути спроможним застосовувати свої знання на практиці, використовуючи інструкції виробника.

(f) Заявник повинен бути спроможним тлумачити результати з різних джерел і вимірювань та застосовувати коригувальні дії у необхідних випадках.

2. ПОДІЛ НА МОДУЛІ

Кваліфікація за основними предметами для кожної категорії або підкатегорії свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден повинна відповідати такій матриці, де застосовні предмети, позначені символом «X»:

Продовження доповнення I
до додатка 3

Модулі предметів	А або В1 літак з		А або В1 вертоліт з		В2 авіоніка	В3 негерметичні літаки з поршневим двигуном з максимальною злітною масою 2000 кг і менше
	газотурбінним двигуном (ами)	поршневим двигуном (ами)	газотурбінним двигуном (ами)	поршневим двигуном (ами)		
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

МОДУЛЬ 1. МАТЕМАТИКА

	Рівень			
	A	B1	B2	B3
1.1. Арифметика Арифметичні терміни та знаки, методи множення і ділення, дріб і десяткові, множники і кратні, міри ваги, одиниці вимірювання і коефіцієнти перетворення, співвідношення і пропорція, середні числа і відсотки, площа і об'єм, квадрати, куби, квадратні та кубічні корені	1	2	2	2
1.2. Алгебра				
(a) Обчислення простих арифметичних виразів, додавання, віднімання, множення та ділення, використання дужок, прості алгебраїчні дроби	1	2	2	2
(b) Лінійні рівняння і їхній розв'язок Коефіцієнти і ступені, від'ємні і дробові показники ступеня Бінарні та інші застосовні системи числення Системи рівнянь і рівняння другого порядку з одним невідомим Логарифми	-	1	1	1
1.3. Геометрія				
(a) Прості геометричні будови	-	1	1	1
(b) Графічне зображення; характер та використання графіків, графіки рівнянь/функцій	2	2	2	2
(c) Проста тригонометрія; тригонометричні залежності, використання таблиць і прямокутної та полярної систем координат	-	2	2	2

МОДУЛЬ 2. ФІЗИКА

	Рівень			
	A	B1	B2	B3
2.1. Речовина	1	1	1	1
Природа речовини: хімічні елементи, структура атомів, молекули				
Хімічні сполуки				
Фізичні стани: твердий, рідкий і газоподібний				
Переходи в інший стан				
2.2. Механіка				
2.2.1. Статика	1	2	1	1
Сили, моменти і пари сил, зображення у вигляді векторів				
Центр тяжіння				
Елементи теорії навантаження, деформації і еластичності: тиск, стискання, зсув і скручування				
Природа і властивості твердого тіла, рідини і газу				
Тиск і плавучість в рідинах (барометри)				
2.2.2. Кінетика	1	2	1	1
Лінійний рух: рівномірний рух по прямій лінії, рух з постійним прискоренням (рух під дією земного тяжіння)				
Обертвий рух: рівномірний рух по колу (відцентрові і доцентрові сили)				
Періодичний рух: маятниковий рух				
Проста теорія коливання, гармоніка і резонанс				
Відношення швидкостей, перевага механічної конструкції і механічний ККД				
2.2.3. Динаміка				
(a)	1	2	1	1
Маса				
Сила, інерція, робота, потужність, енергія (потенціальна, кінетична і загальна енергія), тепло, ефективність				
(b)	1	2	2	1

	Рівень			
	A	B1	B2	B3
Інерція і збереження інерції				
Імпульс				
Гіроскопічні принципи				
Тертя: природа і ефекти, коефіцієнт тертя (опір катанню)				
2.2.4. Гідродинаміка				
(a)	2	2	2	2
Питома вага і густина				
(b)	1	2	1	1
В'язкість, опір рідини, ефекти обтікання				
Ефекти стискуваності рідини				
Статичний, динамічний і загальний тиск: теорема Бернуллі, трубка Вентурі				
2.3. Термодинаміка				
(a)	2	2	2	2
Температура: термометри і температурні шкали: Цельсія, Фаренгейта і Кельвіна				
Визначення тепла				
(b)	-	2	2	1
Теплоємність, питома теплоємність				
Теплообмін: конвекція, випромінювання і провідність				
Об'ємне розширення				
Перший і другий закони термодинаміки				
Гази: закони ідеальних газів; питома теплоємність при постійному об'ємі і постійному тиску, робота, яка здійснюється газом, що розширюється				
Ізотермічне, адіабатичне розширення і стискання, цикли двигуна, постійний об'єм і постійний тиск, холодильники і теплові насоси				
Прихована теплота плавлення і випаровування, теплова енергія, теплота спалювання				

	Рівень			
	А	В1	В2	В3
2.4. Оптика (світло)	-	2	2	-
2.5. Хвильовий рух і звук	-	2	2	-
Хвильовий рух; механічні хвилі, синусоїдний хвильовий рух, явища інтерференції, стояча хвиля				
Звук: швидкість звуку, продукування звуку, інтенсивність, висота і якість звуку, ефект Доплера				

МОДУЛЬ 3. ОСНОВИ ЕЛЕКТРИКИ

	Рівень			
	А	В1	В2	В3
3.1. Електронна теорія	1	1	1	1
Структура і розподіл електричних зарядів у: атомах, молекулах, іонах, сполуках				
Молекулярна структура провідників, напівпровідників та ізоляторів				
3.2. Статична електрика і електропровідність	1	2	2	1
Статична електрика і розподіл електростатичних зарядів				
Електростатичні закони притягання і відштовхування				
Одиниці заряду, закон Кулона				
Електропровідність в твердих тілах, рідинах, газах і у вакуумі				
3.3. Електрична термінологія	1	2	2	1
Терміни, їхні одиниці та фактори, які на них впливають: різниця потенціалів, електрорушійна сила, електрична напруга, струм, опір, провідність, заряд, звичайне проходження струму, потік електронів				
3.4. Генерування електрики	1	1	1	1
Виробництво електрики такими методами: за допомогою світла, тепла, тертя, тиску, хімічного впливу, магнетизму і руху				
3.5. Джерела постійного електричного струму	1	2	2	2
Структура і основна хімічна дія первинних джерел				

	Рівень			
	A	B1	B2	B3
струму, вторинних джерел струму, свинцево-кислотних елементів, нікель-кадмієвих елементів, інших лужних елементів				
Елементи, з'єднані послідовно та паралельно				
Внутрішній опір та його вплив на батарею				
Будова, матеріали та функціонування термопар				
Функціонування фотоелементів				
3.6. Ланцюг постійного струму	-	2	2	1
Закон Ома, закони електричної напруги і струму Кіргхофа				
Розрахунки із використанням вищевказаних законів для виявлення опору, напруги та струму				
Значення внутрішнього опору джерела живлення				
3.7. Опір/Резистор				
(a)	-	2	2	1
Опір і фактори, які на нього впливають				
Питомий опір				
Кольоровий код резисторів, величини і допустимі відхилення, бажані величини, номінальна потужність				
Резистори, з'єднані послідовно та паралельно				
Розрахунок загального опору із використанням послідовного, паралельного та послідовно-паралельного з'єднання				
Функціонування та використання потенціометрів і реостатів				
Функціонування мосту опору				
(b)	-	1	1	-
Провідність з позитивним та негативним температурними коефіцієнтами				
Постійні резистори, стабільність, допустима величина та обмеження, методи створення				
Змінні резистори, терморезистори, резистори, залежні від напруги				
Створення потенціометрів і реостатів				
Створення мосту опору				

	Рівень			
	A	B1	B2	B3
3.8. Потужність	-	2	2	1
Потужність, робота і енергія (кінетична та потенціальна енергія)				
Розсіювання потужності резистором				
Формула потужності				
Розрахунки, пов'язані із потужністю, роботою та енергією				
3.9. Ємність / Конденсатор	-	2	2	1
Дія та функція конденсатора				
Фактори, що впливають на площу ємності пластин, відстань між пластинами, кількість пластин, діелектрик і діелектрична константа, робоча напруга, максимально допустима напруга				
Типи, будова та функція конденсаторів				
Кодування кольором конденсаторів				
Розрахунки ємності та напруги в послідовних і паралельних контурах				
Експоненційний заряд і розряд конденсатора, часові константи				
Тестування конденсаторів				
3.10. Магнетизм				
(a)	-	2	2	1
Теорія магнетизму				
Властивості магніту				
Дія магніту, що перебуває в магнітному полі Землі				
Намагнічування і розмагнічування				
Магнітне екранування				
Різні типи магнітних матеріалів				
Створення електромагнітів і принципи їх функціонування				
Правила «рукоштовання» для визначення магнітного поля навколо провідника-носія електричного струму				
(b)	-	2	2	1
Магніторухливі сила, напруженість поля, щільність магнітного потоку, магнітна проникність, петля				

	Рівень			
	A	B1	B2	B3
гістерезису, залишкова намагніченість; магнітний опір, коерцитивна сила, точка насичення, вихрові струми				
Запобіжні заходи під час поводження із магнітами та їх зберігання				
3.11. Індукція / Індуктор	-	2	2	1
Закон Фарадея				
Дія наведення напруги у провіднику шляхом пересування магнітного поля				
Принципи індукції				
Вплив таких чинників на величину наведеної напруги: сили магнітного поля, швидкості зміни потоку; кількості витків провідника				
Взаємоіндукція				
Вплив швидкості зміни струму первинної обмотки і взаємоіндукції на наведену напругу				
Фактори, які впливають на взаємоіндукцію: кількість витків у котушці, фізичний розмір котушки, проникність котушки, розташування котушок відносно одна одної				
Правило Ленца і правила визначення полярності				
Зворотна електрорушійна сила, самоіндукція				
Точка насичення				
Основне призначення провідників				
3.12. Електродвигун постійного струму / Теорія генератора	-	2	2	1
Основи теорії моторів та генераторів				
Конструкція і призначення складових в генераторах постійного струму				
Робота і фактори, що впливають на вихідну потужність та напрямок струму в генераторах постійного струму				
Робота і фактори, що впливають на вихідну потужність, обертовий момент, швидкість і напрямок обертання моторів на постійному струмі				
Мотори з послідовним збудженням (серієсні), нормальним збудженням (шунтові) та змішаним (компаундованим) збудженням				

	Рівень			
	A	B1	B2	B3
Будова пускового пристрою генератора				
3.13. Теорія змінного струму				
Синусоїдальна форма хвилі: фаза, період, частота, цикл	1	2	2	1
Миттєвий, усереднений, середньоквадратичний, максимальний струм, повноправний розмах коливання струму та їх розрахунок відносно напруги, струму та потужності				
Трикутні/прямокутні хвилі				
Принципи однієї та трьох фаз				
3.14. Омичні (активні) (R), ємнісні (C) та індуктивні (L) контури				
Зв'язок фаз напруги та струму в L, C та R-контурх, паралельне, послідовне і паралельно-послідовне сполучення	-	2	2	1
Перетворення енергії в L, C та R-контурх;				
Розрахунок повного опору, фазового кута, коефіцієнта потужності та сили струму;				
Розрахунок активної потужності, уявної потужності та реактивної потужності.				
3.15. Трансформатори				
Принципи будови та дії трансформаторів				
Втрати трансформаторів та шляхи їх подолання				
Робота трансформаторів з навантаженням та без навантаження				
Передача енергії, ефективність, маркування полярності				
Розрахунок лінійних та фазових напруг і струму				
Розрахунок потужності в трифазній системі				
Первинний та вторинний струм, напруга, коефіцієнт трансформації, потужність, ефективність				
Автотрансформатори				
3.16. Фільтри				
Робота, призначення та використання таких фільтрів: низькопропускних, високопропускних, смугових пропускних та смугових затримувальних	-	1	1	-

	Рівень			
	A	B1	B2	B3
3.17. Генератори змінного струму	-	2	2	1
Обертання контуру в магнітному полі і хвилеутворення				
Робота і конструкція обертової арматури і генераторів змінного струму з обертовим полем				
Однофазні, двофазні та трифазні синхронні генератори змінного струму				
Переваги та використання трифазних зіркових та дельта-сполучень				
Постійні магнітні генератори				
3.18. Мотори змінного струму	-	2	2	1
Конструкція, принципи роботи і характеристики синхронних та індуктивних однофазних та поліфазних моторів змінного струму				
Методи контролю швидкості та напрямку обертання				
Методи створення обертового поля: конденсатор, індуктор, неявно виражений або розщеплений полюс				

МОДУЛЬ 4. ОСНОВИ ЕЛЕКТРОНІКИ

	Рівень			
	A	B1	B2	B3
4.1. Напівпровідники				
4.1.1. Діоди				
(a)	-	2	2	1
Позначення діодів				
Характеристики і властивості діодів				
Послідовні та паралельні діоди				
Основні характеристики і використання кремнієвих керованих випрямлювачів (тиристорів), діодів із світловим випромінюванням, фотопровідних діодів, варисторів, випрямлювальних діодів				
Функціональна перевірка діодів				
(b)	-	-	2	-
Матеріали, конфігурація електронів, електричні				

	Рівень			
	A	B1	B2	B3
властивості				
Матеріали типу P і N: вплив домішок на провідність, основні та неосновні носії				
PN - перехід в напівпровіднику (випрямлювальна дія), розподіл потенціалу в PN - переході без зміщувальної напруги, при прямій та зворотній зміщувальній напрузі				
Параметри діодів: максимальна зворотна напруга, максимальний прямий струм, температура, частота, струм витоку, дисипація енергії				
Робота та функції діодів в таких схемах: кліпери, клампері, двопівперіодний та півперіодний випрямлячі, випрямляч на мостовій схемі, подвоювач та потроювач напруги				
Деталі роботи та характеристики таких приладів: силіконових керованих випрямлячів (тиристорів), діодів із світловим випромінюванням, фотопровідних діодів, варикондів (варикапів), варисторів, випрямлювальних діодів, стабілітронів				
4.1.2. Транзистори				
(a)	-	1	2	1
Позначення транзисторів				
Опис складових і спрямування				
Характеристики і властивості транзисторів				
(b)	-	-	2	-
Створення і функціонування p-n-p і n-p-n транзисторів				
База, конфігурації колектора і емітера				
Тестування транзисторів				
Базова оцінка інших типів транзисторів та їхнього використання				
Застосування транзисторів: класи підсилювачів (A, B, C)				
Прості ланцюги, включаючи ланцюг зміщення, ланцюг розв'язки, ланцюг зворотного зв'язку і ланцюг стабілізації				
Принципи багатоступеневих схем: каскади, двотактні, осцилятори, мультивібратори, тригерні схеми				

	Рівень			
	A	B1	B2	B3
4.1.3. Інтегральні схеми				
(a)	-	1	-	1
Опис і функціонування логічних схем і лінійних схем / операційних посилювачів				
(b)	-	-	2	-
Опис і функціонування логічних схем і лінійних схем				
Вступ до опису і функціонування операційного посилювача, що використовується як: інтегратор, диференціатор, повторювач напруження, компаратор				
Функціонування і методи з'єднання каскадів посилення: резистивно-ємнісний, індукційний (трансформатор), індукційно-резистивний (IR), прямий				
Переваги і недоліки позитивного і негативного зворотних зв'язків				
4.2. Друковані плати	-	1	2	-
Опис і використання друкованих плат				
4.3. Сервомеханізми				
(a)	-	1	-	-
Розуміння таких термінів: системи управління без зворотного зв'язку і системи із зворотним зв'язком, зворотний зв'язок, датчик зворотного зв'язку, аналогові перетворювачі				
Принципи функціонування і використання таких деталей/рис системи синхронізації: розв'язувальних пристроїв, диференційних, контрольних датчиків і передавачів обертового моменту, індукційних і ємнісних датчиків				
(b)	-	-	2	-
Розуміння таких термінів: розімкнений і закритий контур, датчик зворотного зв'язку, сервомеханізм, аналоговий перетворювач, нуль, затування, зворотний зв'язок, мертва зона				
Будова, функціонування і використання таких деталей системи синхронізації: розв'язувальних пристроїв, диференційних, контрольних датчиків і передавачів обертового моменту, трансформаторів з E-подібним та I-				

	Рівень			
	A	B1	B2	B3
подібним сердечниками, індукційних датчиків, смісних датчиків, синхронних передавачів				
Дефекти сервомеханізму, реверсування синхронних виводів, хитання				

МОДУЛЬ 5. ЦИФРОВА ТЕХНІКА/ ЕЛЕКТРОННІ ІНСТРУМЕНТАЛЬНІ СИСТЕМИ

	Рівень				
	A	B1.1 B1.3	B1.2 B1.4	B2	B3
5.1. Електронні інструментальні системи	1	2	2	3	1
Механізми типових систем і компонування кабіни електронних інструментальних систем					
5.2. Системи нумерації	-	1	-	2	-
Системи нумерації: бінарна, восьмерична і шістнадцятирічна					
Демонстрування перетворення між десятирічною та бінарною, восьмирічною та шістнадцятирічною системами					
5.3. Перетворення даних	-	1	-	2	-
Аналогові дані, цифрові дані					
Дія і застосування аналогово-цифрових і цифро-аналогових перетворювачів, введення і виведення інформації, обмеження різних типів					
5.4. Шини даних	-	2	-	2	-
Використання шин даних в системах повітряних суден, включаючи знання ARINC та інших специфікацій					
Мережа повітряного судна/Інтернет					
5.5. Логічні схеми					
(a)	-	2	-	2	1
Визначення загальних позначень логічних вентилів, табличні та еквівалентні схеми					
Прикладні програми, що використовуються в					

	Рівень				
	A	B1.1 B1.3	B1.2 B1.4	B2	B3
системах повітряних суден, схематичні діаграми					
(b)	-	-	-	2	-
Тлумачення логічних діаграм					
5.6. Основна будова комп'ютера					
(a)	1	2	-	-	-
Комп'ютерна термінологія (включаючи біт, байт, програмне забезпечення, деталі комп'ютера, центральний процесор, інтегральну схему та різні запам'ятовувальні пристрої, наприклад оперативний запам'ятовувальний пристрій, постійний запам'ятовувальний пристрій, програмований постійний запам'ятовувальний пристрій)					
Комп'ютерна технологія (яка застосовується в системах повітряних суден)					
(b)	-	-	-	2	-
Термінологія, пов'язана з комп'ютерами					
Функціонування, схема та інтерфейс основних складових мікрокомп'ютера, включаючи відповідні ошиновки					
Інформація, що міститься в одиночних і багатоадресних командах					
Терміни для визначення пам'яті					
Використання типових приладів запам'ятовування					
Використання, переваги та недоліки різних систем зберігання даних					
5.7. Мікропроцесори					
Виконувані функції і загальне функціонування мікропроцесора					
Основні операції кожного з таких елементів мікропроцесора: блоку управління, блоку обробки даних, синхронізатора, регістру, блоку арифметичної логіки					
	-	-	-	2	-

	Рівень				
	A	B1.1 B1.3	B1.2 B1.4	B2	B3
5.8. Інтегральні схеми	-	-	-	2	-
Функціонування і використання кодерів і декодерів					
Функціонування типів кодерів					
Використання інтеграції середнього, високого і дуже високого рівнів					
5.9. Мультиплексування	-	-	-	2	-
Функціонування, застосування та ідентифікація в логічних схемах мультиплексорів і демультиплексорів					
5.10. Волоконна оптика	-	1	1	2	-
Переваги та недоліки передачі даних через оптоволоконні кабелі порівняно із передачею електропроводкою					
Оптоволоконні шини даних					
Терміни, що пов'язані із волоконною оптикою					
Закінчення					
Комутаційні пристрої, операторські термінали, дистанційні термінали					
Застосування волоконної оптики в системах повітряних суден					
5.11. Електронні індикатори	-	2	1	2	1
Принципи функціонування звичайних типів індикаторів, які використовуються в сучасних повітряних суднах, включаючи індикатори з електронно-променевою трубкою, світлодіодні індикатори та рідкокристалічні індикатори					
5.12. Пристрої, чутливі до електростатичних розрядів	1	2	2	2	1
Особливе поводження із частинами, чутливими до електростатичних розрядів					
Обізнаність із ризиками та можливою небезпекою, складні та індивідуальні антистатичні захисні					

	Рівень				
	A	B1.1 B1.3	B1.2 B1.4	B2	B3
пристрої					
5.13. Контроль за розробкою програмного забезпечення	-	2	1	2	1
Обізнаність із обмеженнями, вимогами льотної придатності та можливими катастрофічними наслідками незатверджених змін у програмному забезпеченні					
5.14. Електромагнітне середовище	-	2	2	2	1
Вплив таких явищ на практику технічного обслуговування для електронних систем:					
EMC - електромагнітна сумісність;					
EMI - електромагнітні перешкоди;					
HIRF - поле високого радіаційного випромінювання;					
Блискавка / захист від блискавок					
5.15. Типові електронні / цифрові авіаційні системи	-	2	2	2	1
Загальна схема типових електронних/цифрових авіаційних систем і відповідне тестування за допомогою BITE (вмонтованих засобів діагностики), наприклад:					
(a) Тільки для B1 та B2					
ACARS - ARINC Система зв'язку, адресації і повідомлень					
EICAS - Система показань двигуна і попередження екіпажу					
FBW - Управління рулями за допомогою електроприводів					
FMS - Система управління польотом					
IRS - Інерціальна система відліку					
(b) Для B1, B2 та B3:					
ECAM - Електронний централізований контроль повітряного судна					
EFIS - Електронна система пілотажних приладів					

	Рівень				
	A	B1.1 B1.3	B1.2 B1.4	B2	B3
GPS - Глобальна навігаційна система					
TCAS - Система попереджень про небезпеки під час руху і запобігання зіткненням					
Системи інтегровано-модульної авіоніки кабіни					
Інформаційні системи					

МОДУЛЬ 6. МАТЕРІАЛИ І ДЕТАЛІ

	Рівень			
	A	B1	B2	B3
6.1. Матеріали повітряного судна - залізомісткі				
(a)	1	2	1	2
Характеристики, властивості та ідентифікація простої легованої сталі, що використовується в повітряних суднах				
Термообробка і застосування легованої сталі				
(b)	-	1	1	1
Випробування залізомістких матеріалів на твердість, міцність на розрив, утомна міцність і міцність на удар				
6.2. Матеріали повітряного судна - незалізомісткі				
(a)	1	2	1	2
Характеристики, властивості та ідентифікація простих незалізомістких матеріалів, що використовуються в повітряних суднах				
Термообробка і застосування незалізомістких матеріалів				
(b)	-	1	1	1
Випробування незалізомістких матеріалів на твердість, міцність на розрив, утомна міцність і міцність на удар				
6.3. Матеріали повітряного судна - композитні та неметалеві				
<i>6.3.1. Композитні та неметалеві матеріали (крім деревини та матерії)</i>				
(a)	1	2	2	2

Продовження доповнення I
до додатка 3

Характеристики, властивості та ідентифікація простих композитних і неметалевих матеріалів, що використовуються в повітряних суднах, окрім дерева				
Матеріал для ущільнення і з'єднувальний матеріал				
(b)	1	2	-	2
Виявлення дефектів у композитному та неметалевому матеріалі				
Відновлення композитного та неметалевого матеріалу				
<i>6.3.2. Дерев'яні конструкції</i>	1	2	-	2
Методи конструювання дерев'яних конструкцій				
Характеристики, властивості та типи деревини та клею, що використовуються в літаках				
Зберігання та обслуговування дерев'яних конструкцій				
Типи дефектів деревини та дерев'яних конструкцій				
Виявлення дефектів у дерев'яній конструкції				
Відновлення дерев'яних конструкцій				
<i>6.3.3. Покриття з матерії</i>	1	2	-	2
Характеристики, властивості та типи матерії, що використовуються в літаках				
Методи перевірки матерії				
Типи дефектів у матерії				
Відновлення покриттів з матерії				
6.4. Корозія				
(a)	1	1	1	1
Основи хімії				
Утворення через процес гальванічного впливу, мікробіологічні чинники, напруга				
(b)	2	3	2	2
Типи корозії і їх ідентифікація				
Причини корозії				
Типи матеріалів, сприйнятливність до корозії				

6.5. Кріпильні засоби				
<i>6.5.1. Гвинтова різьба</i>	2	2	2	2
Номенклатура гвинтів				
Форма різьби, розміри і допустимі відхилення стандартних різьб, які використовуються в повітряних суднах				
Вимірювання гвинтової різьби				
6.4. Корозія				
<i>6.5.2. Болти, цвяхи з великими головками і гвинти</i>	2	2	2	2
Типи болтів: специфікація, ідентифікація і маркування авіаційних болтів, міжнародні стандарти				
Гайки: самоконтрівна, анкерна, стандартні типи				
Дрібні кріпильні гвинти: авіаційні специфікації				
Цвяхи з великими головками: типи і призначення, вставляння і видалення				
Самонарізувальні гвинти, дюбелі				
<i>6.5.3. Замкові пристрої</i>	2	2	2	2
Стопорна і пружинна шайба, замкова коробка, шплінти, контргайка, дрогове замикання, швидкорознімні засувки, ключі, пружинні кільцеві замки, розвідні чеки				
<i>6.5.4. Заклепки повітряного судна</i>	1	2	1	2
Типи твердих і глухих заклепок: специфікації та визначення, термообробка				
6.6. Трубки і муфти				
(a)	2	2	2	2
Ідентифікація і типи жорстких і гнучких трубок та їхніх з'єднувачів, що використовуються в повітряних суднах				
(b)	2	2	1	2
Стандартні муфти для авіаційних гідравлічних трубок, паливопроводів, маслопроводів, пневмопроводів і вентиляційних труб				
6.7. Пружини	-	2	1	1

Типи пружин, матеріали, характеристики і застосування				
6.8. Підшипники	1	2	2	1
Призначення підшипників, навантаження, матеріал, будова				
Типи підшипників і їхнє застосування				
6.9. Передачі	1	2	2	1
Типи зубчатих коліс і їхнє застосування				
Передаточні відношення, системи понижувальної і підвищувальної передач, ведене і ведуче зубчасті колеса, проміжні зубчасті колеса, типи зчеплення				
Ремені та шківи, ланцюги і зірочки				
6.10. Троси управління	1	2	1	2
Типи тросів				
Кінцеві з'єднання, гвинтові стяжки і компенсуючі пристрої				
Шківи і елементи тросової системи				
Боуденівські троси				
Гнучкі системи управління повітряним судном				
6.11. Електричні кабелі та з'єднувачі	1	2	2	2
Типи кабелів, будова і характеристики				
Кабелі високої напруги і коаксіальні кабелі				
Обтискання				
Типи з'єднувачів, штекери, штепселі, гнізда, ізолятори, вимоги до номінального струму і максимально допустима напруга, з'єднання, ідентифікаційні коди				

МОДУЛЬ 7А. ПРАКТИКА ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

Примітка. Цей модуль не застосовується до категорії В3. Відповідні теми підготовки для категорії В3 визначені в модулі 7В.

	Рівень		
	А	В1	В2
7.1. Правила техніки безпеки на повітряних суднах і в майстернях	3	3	3
Аспекти навичок безпечної роботи, включаючи запобіжні заходи, які повинні вживатися під час роботи з електрикою, газами, особливо киснем, маслами та хімікатами			
Також інструктаж з ремонтних операцій у разі пожежі або іншої аварії з одним або більше таких ризиків			
7.2. Практика у майстернях	3	3	3
Зберігання знарядь, контроль за знаряддями, використання матеріалів майстерні			
Параметри, допустимі відхилення, стандарти якості роботи			
Калібрування знарядь і обладнання, стандарти калібрування			
7.3. Інструменти	3	3	3
Загальні типи ручних інструментів			
Загальні типи механізованих інструментів			
Функціонування і використання знарядь точного вимірювання			
Змашувальний інструмент та методи			
Функціонування, призначення і використання загальної електричної випробувальної апаратури			
7.4. Загальна випробувальна апаратура авіаційного електронного обладнання	-	2	3
Експлуатація, функціонування та використання загальної випробувальної апаратури авіаційного електронного обладнання			
7.5. Технічні креслення, схеми і стандарти	1	2	2
Типи креслень і схеми, використовувані в них позначення, виміри, допустимі відхилення і проекції			

	Рівень		
	A	B1	B2
Інформація про ідентифікаційну назву блоку			
Мікрофільм, мікрофіша і комп'ютеризовані презентації			
Специфікація 100 Асоціації повітряного транспорту (ATA) Америки			
Авіаційні та інші застосовувані стандарти, включаючи ISO, AN, MS, NAS і MIL			
Монтажні схеми і принципові схеми			
7.6. Посадки і допуски			
Розміри свердел для болтових отворів, класи посадок	1	2	1
Загальна система посадок і допусків			
Перелік зчленувань і допусків повітряних суден і двигунів на їх ремонт			
Обмеження на згинання, викривлення і зношування			
Стандартні методи перевірки валів, підшипників та інших частин			
7.7. Система з'єднання електричної проводки (EWIS)			
Цілісність, ізоляція і технології паяння та перевірки	1	3	3
Використання обтискачів: ручних і гідравлічних			
Перевірка з'єднань обтиском			
Вставляння і витягування штекера			
Коаксіальні кабелі: перевірка і запобіжні заходи під час встановлення			
Ідентифікація типів проводки, критерії їх перевірки і стійкість до пошкоджень			
Технології захисту проводки: обплетення кабелів і засоби кріплення пучків проводів, кабельні хомути, технології встановлення захисного покриття, включаючи жаростійке спресоване захисне покриття, оболонки, що екранує			
EWIS встановлення, перевірка, ремонт, обслуговування і стандарти чистоти			
7.8. Клепання			
Клепальні з'єднання, відстань між заклепками і шаг заклепок	1	2	-

	Рівень		
	A	B1	B2
Знаряддя, які використовуються для клепаання і видалення вм'ятин з поверхні			
Перевірка клепальних з'єднань			
7.9. Трубки і шланги	1	2	-
Вигинання та розширення авіаційних трубок			
Перевірка і випробування авіаційних трубок і шлангів			
Монтування і фіксування трубок			
7.10. Пружини	1	2	-
Перевірка і випробування пружин			
7.11. Підшипники	1	2	-
Випробування, чищення і перевірка підшипників			
Вимоги до змазки підшипників			
Дефекти підшипників і їхні причини			
7.12. Передачі	1	2	-
Перевірка зубчатих коліс, люфт			
Перевірка ременів і шківів, ланцюгів і зірочок			
Перевірка гвинтових домкратів, важільних пристроїв, систем пушпульних штоків			
7.13. Троси управління	1	2	-
Обтиск кінцевих з'єднань			
Перевірка і випробування тросів управління			
Боуденівські троси; гнучкі системи управління повітряним судном			
7.14. Обробка матеріалів			
<i>7.14.1. Листовий метал</i>	-	2	-
Розмітка і розрахунок припуску на згинання			
Обробка листового металу, включаючи згинання і формування			
Перевірка виробів з листового металу			
<i>7.14.2. Композитний та неметалевий матеріал</i>	-	2	-

	Рівень		
	A	B1	B2
Методи зварювання			
Умови навколишнього середовища			
Методи перевірки			
7.15. Зварювання, паяння твердим припоєм, паяння і металізація			
(a)	-	2	2
Методи паяння; перевірка паяних з'єднань			
(b)	-	2	-
Методи зварювання і паяння			
Перевірка зварних з'єднань і з'єднань, паяних твердим припоєм			
Методи металізації і перевірка металізованих з'єднань			
7.16. Маса і центрування повітряного судна			
(a)	-	2	2
Центр ваги / розрахунок діапазону центрування: використання відповідних документів			
(b)	-	2	-
Підготовка повітряного судна до зважування			
Зважування повітряного судна			
7.17. Поводження із повітряним судном і його зберігання			
Рулювання/буксирування повітряного судна та пов'язані з цим запобіжні заходи	2	2	2
Піднімання повітряного судна на гідропідйомниках, підкладання підпірок, закріплення та пов'язані з цим запобіжні заходи			
Методи зберігання повітряного судна			
Процедури заправлення/дозаправлення паливом			
Процедури видалення льоду/запобігання обледенінню			
Електричні, гідравлічні та пневматичні наземні подачі			
Вплив умов навколишнього середовища на поведження із повітряним судном і його зберігання			

	Рівень		
	A	B1	B2
7.18. Методи розбирання, перевірки і збирання			
(a)			
Типи дефектів і методи візуального контролю	2	3	3
Усунення корозії, оцінка корозії і повторний захист			
(b)			
Загальні ремонтні методи, Керівництво з ремонту конструкції	-	2	-
Програми контролю старіння, втоми і корозії			
(c)			
Методи неруйнівного контролю, включаючи метод проникаючої рідини, радіографічний метод, метод вихрових токів, ультразвуковий метод і бороскопічний метод	-	2	1
(d)			
Методи розбирання і повторного збирання	2	2	2
(e)			
Методи виявлення і усунення несправностей	-	2	2
7.19. Надзвичайні події			
(a)			
Перевірки після ударів блискавки і проникнення поля сильного радіаційного випромінювання (HIRF)	2	2	2
(b)			
Перевірки після надзвичайних подій, наприклад жорстких посадок або польоту через турбулентність	2	2	-
7.20. Процедури технічного обслуговування			
Планування технічного обслуговування	1	2	2
Процедури модифікації			
Процедури складування			
Процедури сертифікації/передачі до експлуатації			
Взаємозв'язок з експлуатацією повітряного судна			

	Рівень		
	A	B1	B2
Перевірка під час технічного обслуговування / контроль якості / забезпечення якості			
Процедури додаткового технічного обслуговування			
Контроль компонентів з обмеженим ресурсом			

МОДУЛЬ 7В. ПРАКТИКА ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

Примітка. Обсяг цього модуля має відображати технологію літаків, що застосовується для категорії В3.

	Рівень
	В3
<p>7.1. Правила техніки безпеки на повітряних суднах і в майстернях</p> <p>Аспекти навичок безпечної роботи, включаючи запобіжні заходи, які повинні вживатися під час роботи з електрикою, газами, особливо киснем, маслами та хімікатами</p> <p>Також інструктаж з ремонтних операцій у разі пожежі або іншої аварії з одним або більше таких ризиків</p>	3
<p>7.2. Практика у майстернях</p> <p>Зберігання знарядь, контроль за знаряддями, використання матеріалів майстерні</p> <p>Параметри, допустимі відхилення, стандарти якості роботи</p> <p>Калібрування знарядь і обладнання, стандарти калібрування</p>	3
<p>7.3. Інструменти</p> <p>Загальні типи ручних інструментів</p> <p>Загальні типи механізованих інструментів</p> <p>Функціонування і використання знарядь точного вимірювання</p> <p>Змащувальний інструмент та методи</p> <p>Функціонування, призначення і використання загальної електричної випробувальної апаратури</p>	3
<p>7.4. Загальна авіаційна випробувальна апаратура</p> <p>Функціонування, призначення і використання загальної авіаційної випробувальної апаратури</p>	-

	Рівень
	B3
<p>7.5. Технічні креслення, схеми і стандарти</p> <p>Типи креслень і схеми, використовувані в них позначення, виміри, допустимі відхилення і проекції</p> <p>Інформація про ідентифікаційну назву блоку</p> <p>Мікрофільм, мікрофіша і комп'ютеризовані презентації</p> <p>Специфікація 100 Асоціації повітряного транспорту (ATA) Америки</p> <p>Авіаційні та інші застосовувані стандарти, включаючи ISO, AN, MS, NAS і MIL</p> <p>Монтажні схеми і принципові схеми</p>	2
<p>7.6. Посадки і допуски</p> <p>Розміри свердел для болтових отворів, класи посадок</p> <p>Загальна система посадок і допусків</p> <p>Перелік зчленувань і допусків повітряних суден і двигунів на їх ремонт</p> <p>Обмеження на згинання, викривлення і зношування</p> <p>Стандартні методи перевірки валів, підшипників та інших частин</p>	2
<p>7.7. Система з'єднання електричної проводки (EWIS)</p> <p>Цілісність, ізоляція і технології паяння та перевірки</p> <p>Використання обтискачів: ручних і гідравлічних</p> <p>Перевірка з'єднань обтиском</p> <p>Вставлення і витягування штекера</p> <p>Коаксіальні кабелі: перевірка і запобіжні заходи під час встановлення</p> <p>Технології захисту проводки: обплетення кабелів і засоби кріплення пучків проводів, кабельні хомути, технології встановлення захисного покриття, включаючи жаростійке спресоване захисне покриття, оболонки, що екранує</p>	2
<p>7.8. Клепання</p> <p>Клепальні з'єднання, відстань між заклепками і шаг заклепок</p> <p>Знаряддя, які використовуються для клепання і видалення вм'ятин з поверхні</p> <p>Перевірка клепальних з'єднань</p>	2

	Рівень ВЗ
7.9. Трубки і шланги	
Вигинання та розширення авіаційних трубок	
Перевірка і випробування авіаційних трубок і шлангів	
Монтування і фіксування трубок	
7.10. Пружини	1
Перевірка і випробування пружин	
7.11. Підшипники	2
Випробування, чищення і перевірка підшипників	
Вимоги до змазки підшипників	
Дефекти підшипників і їхні причини	
7.12. Передачі	2
Перевірка зубчатих коліс, люфт	
Перевірка ременів і шківів, ланцюгів і зірочок	
Перевірка гвинтових домкратів, важільних пристроїв, систем пушпульних штоків	
7.13. Троси управління	2
Обтиск кінцевих з'єднань	
Перевірка і випробування тросів управління	
Боуденівські троси; гнучкі системи управління повітряним судном	
7.14. Обробка матеріалів	
<i>7.14.1. Листовий метал</i>	2
Розмітка і розрахунок припуску на згинання	
Обробка листового металу, включаючи згинання і формування	
Перевірка виробів з листового металу	
<i>7.14.2. Композитний та неметалевий матеріал</i>	2
Методи зварювання	
Умови навколишнього середовища	
Методи перевірки	

	Рівень
	B3
7.15. Зварювання, паяння твердим припоєм, паяння і металізація	
(a)	2
Методи паяння; перевірка паяних з'єднань	
(b)	2
Методи зварювання і паяння	
Перевірка зварних з'єднань і з'єднань, паяних твердим припоєм	
Методи металізації і перевірка металізованих з'єднань	
7.16. Маса і центрування повітряного судна	
(a)	2
Центр ваги / розрахунок діапазону центрування: використання відповідних документів	
(b)	2
Підготовка повітряного судна до зважування	
Зважування повітряного судна	
7.17. Поводження із повітряним судном і його зберігання	2
Рулювання/буксурування повітряного судна та пов'язані з цим запобіжні заходи	
Піднімання повітряного судна на гідропідйомниках, підкладання підпірок, закріплення та пов'язані з цим запобіжні заходи	
Методи зберігання повітряного судна	
Процедури заправлення/дозаправлення паливом	
Процедури видалення льоду/запобігання обледенінню	
Електричні, гідравлічні та пневматичні наземні подачі	
Вплив умов навколишнього середовища на поведження із повітряним судном і його зберігання	
7.18. Методи розбирання, перевірки і збирання	
(a)	3
Типи дефектів і методи візуального контролю	
Усунення корозії, оцінка корозії і повторний захист	

	Рівень
	B3
(b) Загальні ремонтні методи, Керівництво з ремонту конструкції Програми контролю старіння, втоми і корозії	2
(c) Методи неруйнівного контролю, включаючи метод проникаючої рідини, радіографічний метод, метод вихрових токів, ультразвуковий метод і бороскопічний метод	2
(d) Методи розбирання і повторного збирання	2
(e) Методи виявлення і усунення несправностей	2
7.19. Надзвичайні події	
(a) Перевірки після ударів блискавки і проникнення поля сильного радіаційного випромінювання (HIRF)	2
(b) Перевірки після надзвичайних подій, наприклад жорстких посадок або польоту через турбулентність	2
7.20. Процедури технічного обслуговування	2
Планування технічного обслуговування	
Процедури модифікації	
Процедури складування	
Процедури сертифікації/передачі до експлуатації	
Взаємозв'язок з експлуатацією повітряного судна	
Перевірка під час технічного обслуговування/контроль якості/забезпечення якості	
Процедури додаткового технічного обслуговування	
Контроль компонентів з обмеженим ресурсом	

МОДУЛЬ 8. ОСНОВИ АЕРОДИНАМІКИ

	Рівень			
	A	B1	B2	B3
<p>8.1. Фізика атмосфери</p> <p>Міжнародна стандартна атмосфера (ISA), застосування в аеродинаміці.</p>	1	2	2	1
<p>8.2. Аеродинаміка</p> <p>Обтікання тіла повітряним потоком;</p> <p>Граничний шар, ламінарний та турбулентний потоки, потік вільного струменю, відносний потік повітря, знесення потоку повітря вгору і вниз, вихори, застійна зона;</p> <p>Терміни: кривизна, хорда, середня аеродинамічна хорда, профільний (паразитний) опір, індуктивний опір, центр тиску, кут атаки, додатна і від'ємна крутка крила, аеродинамічна якість, форма крила та відносне видовження;</p> <p>Тяга, вага та аеродинамічна рівнодійна;</p> <p>Генерування підйомної сили та опору: кут атаки, коефіцієнт підйомної сили, коефіцієнт опору, поляра крила, зрив потоку;</p> <p>Забруднення аеродинамічної поверхні, включаючи лід, сніг, іній.</p>	1	2	2	1
<p>8.3. Теорія польоту</p> <p>Взаємозв'язок між підйомною силою, вагою, тягою та опором;</p> <p>Коефіцієнт ковзання;</p> <p>Польоти в усталеному стані, виконання;</p> <p>Теорія криволінійного руху;</p> <p>Вплив коефіцієнта перенавантаження: втрата швидкості, діапазон польоту та обмеження конструкції;</p> <p>Збільшення підйомної сили.</p>	1	2	2	1
<p>8.4. Стійкість і динаміка польоту</p> <p>Повздожня, поперечна і курсова стійкість (активна і пасивна)</p>	1	2	2	1

МОДУЛЬ 9А. ЛЮДСЬКІ ФАКТОРИ

Примітка. Цей модуль не застосовується до категорії В3. Відповідні теми підготовки для категорії В3 визначені в модулі 9В.

	Рівень		
	А	В1	В2
9.1. Загальні положення	1	2	2
Потреба врахування людських факторів; Інциденти, пов'язані з людськими факторами/людською помилкою; Закон Мерфі.			
9.2. Продуктивність та обмеження людини	1	2	2
Зір Слух Обробка інформації Увага та сприйняття Пам'ять Клаустрофобія і фізичний доступ			
9.3. Соціальна психологія	1	1	1
Відповідальність: особиста та групова Мотивація та демотивація Тиск співробітників; Питання «культури» Робота в групі Керівництво, нагляд та лідерство			
9.4. Фактори, що впливають на якість роботи	2	2	2
Фізична форма/здоров'я Стрес: пов'язаний з домом та роботою Поспіх та часові обмеження Обсяг роботи: перевантаження та недостатнє навантаження Сон і втома, позмінна робота Алкоголь, медичні препарати і зловживання наркотиками			

	Рівень		
	A	B1	B2
9.5. Фізичне середовище	1	1	1
Шум та випари			
Освітлення			
Клімат і температура			
Рух і вібрації			
Робоче середовище			
9.6. Завдання	1	1	1
Фізична робота			
Завдання, які періодично повторюються			
Візуальний контроль			
Комплексні системи			
9.7. Спілкування	2	2	2
У межах групи і між групами			
Реєстрація і записування роботи			
Оновлювання, поточність			
Поширення інформації			
9.8. Людська помилка	1	2	2
Помилкові моделі та теорії			
Типи помилок в завданнях на технічне обслуговування			
Наслідки помилок (авіаційні події)			
Уникання та виправлення помилок			
9.9. Ризики на робочому місці	1	2	2
Визнання та уникання ризиків			
Боротьба з аваріями			

МОДУЛЬ 9В. ЛЮДСЬКІ ФАКТОРИ

Примітка. Обсяг модуля має відображати менше вимог під час технічного обслуговування для утримувачів свідчення ВЗ.

	Рівень
	ВЗ
9.1. Загальні положення	2
Потреба врахування людських факторів	
Інциденти, що можуть бути віднесені на рахунок людського фактора/людських помилок	
Закон Мерфі	
9.2. Характеристики працездатності та обмеження людини	2
Зір	
Слух	
Обробка інформації	
Увага та сприйняття	
Пам'ять	
Клаустрофобія і фізичний доступ	
9.3. Соціальна психологія	1
Відповідальність: особиста та групова	
Мотивація та демотивація	
Тиск з боку членів колективу	
Питання «культури»	
Робота в групі	
Керівництво, нагляд та лідерство	
9.4. Фактори, що впливають на якість роботи	2
Фізична форма/здоров'я	
Стрес: пов'язаний з домом та роботою	
Поспіх та часові обмеження	
Обсяг роботи: перевантаження та недостатнє навантаження	
Сон і втома, позмінна робота	
Алкоголь, медичні препарати і зловживання наркотиками	
9.5. Фізичне середовище	1
Шум та випари	
Освітлення	

	Рівень	
	В3	
Клімат і температура	1	
Рух і вібрації		
Робоче середовище		
9.6. Завдання		
Фізична робота		
Завдання, які періодично повторюються		
Візуальний контроль		
Комплексні системи		
9.7. Спілкування		2
У межах групи і між групами		
Реєстрація і записування роботи		
Оновлювання, поточність		
Поширення інформації		
9.8. Людська помилка	2	
Помилкові моделі та теорії		
Типи помилок в завданнях на технічне обслуговування		
Наслідки помилок (авіаційні події)		
Уникання та виправлення помилок		
9.9. Ризики на робочому місці	2	
Визнання та уникання ризиків		
Боротьба з аваріями		

МОДУЛЬ 10. АВІАЦІЙНЕ ЗАКОНОДАВСТВО

	Рівень			
	А	В1	В2	В3
10.1. Нормативна база	1	1	1	1
Роль Міжнародної організації цивільної авіації				
Роль Європейської Комісії				
Роль EASA				
Роль держав-членів і національних авіаційних властей				
Регламент (ЄК) № 216/2008 та імплементаційні правила Регламентів (ЄК) № 748/2012 та (ЄК) № 1321/2014				
Взаємний зв'язок між Part-21, Part-M, Part-145, Part-66,				

	Рівень			
	A	B1	B2	B3
Part-147 та Регламенту (ЄК) № 965/2012				
10.2. Персонал, який засвідчує технічне обслуговування – технічне обслуговування	2	2	2	2
Детальне розуміння Part-66				
10.3. Схвалені організації з технічного обслуговування	2	2	2	2
Детальне розуміння Part-145 та Підчастини F Part-M				
10.4. Експлуатація	1	1	1	1
Загальне розуміння Регламенту (ЄК) № 965/2012				
Сертифікати експлуатантів				
Відповідальність експлуатантів, зокрема щодо підтримання льотної придатності та технічного обслуговування				
Програма технічного обслуговування повітряного судна MEL/CDL				
Документи, що перевозяться на борту				
Таблички повітряного судна (маркування)				
10.5. Сертифікація повітряного судна, частин та обладнання				
(a) <i>Загальні положення</i>	-	1	1	1
Загальне розуміння Part-21 та норм льотної придатності EASA CS-23, 25, 27, 29				
(b) <i>Документи</i>	-	2	2	2
Сертифікат льотної придатності; обмежені сертифікати льотної придатності та дозвіл на виконання польотів				
Реєстраційне посвідчення				
Сертифікат щодо шуму на місцевості				
Свідоцтво про зважування				
Дозвіл на радіостанції та Схвалення				
10.6. Підтримання льотної придатності	2	2	2	2
Детальне розуміння вимог Part-21, пов'язаних з підтриманням льотної придатності				
Детальне розуміння Part-M				

	Рівень			
	A	B1	B2	B3
10.7. Застосовні національні та міжнародні вимоги щодо (якщо не замінено вимогами ЄС)				
(a) Програм технічного обслуговування, форм технічного обслуговування та інспекцій Директив льотної придатності Сервісних бюлетенів, сервісної інформації виробників Модифікацій і ремонту Документації технічного обслуговування: керівництва з технічного обслуговування, керівництва з ремонту конструкції, ілюстрованого каталогу запчастин тощо <i>Тільки для свідоцтв від A до B2:</i> Головних переліків мінімального обладнання, переліків мінімального обладнання, переліків відхилень конструкції, з якими дозволений виліт	1	2	2	2
(b) Підтримання льотної придатності Вимоги до переліків мінімального обладнання – випробувальні польоти <i>Тільки для свідоцтв від B1 до B2:</i> ETOPS, вимог щодо технічного обслуговування та вимог щодо дозволеного вильоту Всепогодних польотів, категорій польотів 2/3	-	1	1	1

**МОДУЛЬ 11А. АЕРОДИНАМІКА, КОНСТРУКЦІЯ І СИСТЕМИ ЛІТАКІВ З
ГАЗОТУРБІННИМИ ДВИГУНАМИ**

	Рівень	
	A1	B1.1
11.1. Теорія польоту		
<i>11.1.1. Аеродинаміка і органи управління польотом літака</i> Функціонування і дія: – управління креном: елерони і спойлери; – повздожнє управління: рулі висоти, стабілізатори, стабілізатори змінного кута установки і переднє горизонтальне	1	2

	Рівень	
	A1	B1.1
оперення; – управління по курсу, обмежувачі руля Управління з використанням елевонів, рулів повороту-висоти Високоєфективна механізація крила, щілини, передкрилки, закрилки, закрилки-елерони Пристрої індукції опору, спойлери, гасники підйомної сили, повітряні гальма Дія аеродинамічних гребенів, зубчата передня кромка Використання керованого граничного шару, турбулізатори, клини звалювання або пристрої передньої кромки Використання і дія тримерів, сервокомпенсаторів і антисервокомпенсаторів, серворулів, пружинних сервокомпенсаторів, балансування за масою, зміщення поверхні управління, панелей аеродинамічного балансування		
<i>11.1.2. Високошвидкісний політ</i>	1	2
Швидкість звуку, дозвуковий політ, білязвуковий політ, надзвуковий політ Число Маха, критичне число Маха, ударна хвиля, аеродинамічне нагрівання, правило площ Фактори, що впливають на повітряний потік на входах двигуна високошвидкісного повітряного судна Вплив стріловидності на критичне число Маха		
11.2. Конструкції корпусу – Загальні концепції		
(a)	2	2
Вимоги льотної придатності щодо конструкційної міцності Класифікація конструкцій: основна, вторинна, третинна Відмовостійкість, безпечний строк служби, концепції стійкості до пошкоджень Системи ідентифікації зон і станцій Навантаження, деформація, згинання, стискання, зсув, скручування, розтягування, окружне напруження, втома Дренажні та вентиляційні засоби Засоби встановлення системи Засоби захисту від удару блискавки		

	Рівень	
	A1	B1.1
З'єднання повітряного судна		
(b)	1	2
Методи побудови: фюзеляж з працюючою обшивкою, допоміжні нервюри, стрингери, лонжерони, перегородки, шпангоути, подвоювачі, стійки, стяжки, балки, силові набори підлоги, арматура, методи утворення плівки, антикорозійний захист, крило, хвостове оперення і вузли кріплення двигуна		
Методи монтажу конструкції: заклепування, скріплення болтами, з'єднання зварюванням		
Методи захисту поверхні, наприклад хромування, анодування, пофарбування		
Очищення поверхні		
Симетрія авіаційних конструкцій: методи вирівнювання і перевірка симетрії		
11.3. Конструкція корпусу - літаки		
<i>11.3.1. Фюзеляж (ATA 52/53/56)</i>	1	2
Конструкція і герметизація		
Кріплення крила, стабілізатора, пілона і шасі		
Монтування сидінь і вантажна система		
Двері та аварійні виходи: будова, механізми, експлуатація і запобіжні пристрої		
Будова та механізми вікон і вітрового скла		
<i>11.3.2. Крила (ATA 57)</i>	1	2
Конструкція		
Зберігання пального		
Кріплення шасі, пілона, поверхні управління і пристроїв піднімання/гальмування		
<i>11.3.3. Стабілізатори (ATA 55)</i>	1	2
Конструкція		
Кріплення поверхні управління		
<i>11.3.4. Поверхні управління польотом (ATA 55/57)</i>	1	2
Конструкція і кріплення		

	Рівень	
	A1	B1.1
Балансування - масове і аеродинамічне		
<i>11.3.5. Гондоли/пілони (ATA 54)</i>	1	2
Гондоли/пілони: конструкція протипожежні перегородки рама кріплення двигуна		
11.4. Кондиціонування повітря і герметизація кабіни (ATA 21)		
<i>11.4.1. Постачання повітря</i>	1	2
Джерела подачі повітря, включаючи відбір від двигуна, ДСУ і наземний візок		
<i>11.4.2. Кондиціонування повітря</i>	1	3
Системи кондиціонування повітря Пристрої циркуляції повітря і циркуляції пари Системи розподілу Система управління потоком, температурою та вологістю		
<i>11.4.3. Герметизація</i>	1	3
Системи герметизації Контроль та індикація, включаючи розподільний і запобіжний клапани Регулятори тиску в кабіні		
<i>11.4.4. Захисні прилади і прилади попереджувальної сигналізації</i>	1	3
Прилади захисту і попереджувальної сигналізації		
11.5. Системи приладів/авіоніки		
<i>11.5.1. Системи приладів (ATA 31)</i>	1	2
Система статичного і повного тиску: висотомір, індикатор повітряної швидкості, варіометр Гіроскопічна система: авіагоризонт, командний авіагоризонт, показчик напрямку, індикатор горизонтального положення, показчик повороту і ковзання, координатор повороту Компаси: безпосереднє зняття показань, дистанційне зняття		

	Рівень	
	A1	B1.1
показань		
Індикація кута атаки, системи сигналізації про наближення до звалювання		
Скло кабіни екіпажу		
Індикація інших систем повітряного судна		
11.5.2. Системи авіоніки	1	1
Основні принципи розміщення і експлуатації:		
Автоматичний політ (АТА 22)		
Зв'язок (АТА 23)		
Навігаційні системи (АТА 34)		
11.6. Електроенергія (АТА 24)	1	3
Встановлення і експлуатація батарей		
Генерування постійного струму		
Генерування змінного струму		
Аварійне генерування струму		
Регулювання напруги		
Розподіл енергії		
Інвертори, трансформатори, випрямлячі		
Захист ланцюгу		
Зовнішнє/наземне живлення		
11.7. Обладнання і оснащення (АТА 25)		
(a)	2	2
Вимоги до аварійного обладнання		
Сидіння, вертикальні та горизонтальні прив'язні ремені безпеки		
(b)	1	1
Схема кабіни		
Розташування обладнання		
Монтування оснащення кабіни		
Розважальне обладнання в кабіні		
Установлення кухні		
Обладнання для завантажувально-розвантажувальних робіт і		

	Рівень	
	A1	B1.1
зберігання вантажу		
Грапи		
11.8. Протипожежний захист (АТА 26)		
(a)	1	3
Системи виявлення вогню і диму та попередження про них		
Вогнегасні системи		
Перевірки системи		
(b) Переносний вогнегасник	1	1
11.9. Органи управління польотом (АТА 27)	1	3
Головні органи управління: елерон, руль висоти, руль напрямку, спойлер		
Управління тримером		
Управління активним навантаженням		
Пристрої збільшення підйомної сили		
Гаситель підйомної сили, аеродинамічні гальма		
Управління системою: ручне, гідравлічне, пневматичне, електричне, за допомогою електроприводів		
Штучне навантаження органів управління, демпфер рискання, балансування за числом М, обмежувач руля, механізм стопоріння		
Балансування і регулювання		
Система захисту / попередження звалювання		
11.10. Паливні системи (АТА 28)	1	3
Схема системи		
Паливні баки		
Системи постачання		
Злив, вентиляція і дренаж		
Передресна подача і перекачування		
Індикація і попередження		
Заправлення паливом і зливання пального		
Системи повздовжнього балансування палива		

	Рівень	
	A1	B1.1
11.11. Гідравлічна енергія (АТА 29)	1	3
Схема системи		
Гідравлічні рідини		
Гідравлічні баки і акумулятори		
Створення тиску: електричне, механічне, пневматичне		
Аварійне створення тиску		
Фільтри		
Регулювання тиску		
Розподіл енергії		
Системи індикації і попередження		
Інтерфейс з іншими системами		
11.12. Захист від льоду і дощу (АТА 30)	1	3
Утворення льоду, його класифікація і виявлення		
Системи запобігання обледенінню: електрична, гарячого повітря і хімічна		
Системи видалення льоду: електрична, гарячого повітря, пневматична та хімічна		
Водовідштовхуюче покриття		
Підігрівання датчиків і дренажу		
Системи склоочисників		
11.13. Шасі (АТА 32)	2	3
Конструкція, амортизація		
Системи випуску і прибирання: нормальна і аварійна		
Індикація і попередження		
Колеса, гальма, протиковзання і автоматичне гальмування		
Шини		
Руління		
Бортова система виявлення наземних об'єктів		
11.14. Вогні (АТА 33)	2	3
Зовнішні: аеронавігаційні, запобігання зіткненню, посадкові, для руління, підсвічування льоду		
Внутрішні: салону, кабіни екіпажу, вантажного відділення		

	Рівень	
	A1	B1.1
Аварійні		
11.15. Кисень (АТА 35)	1	3
Схема системи: кабіна екіпажу, салон		
Джерела, зберігання, наповнення і розподіл		
Регулювання подачі		
Індикація і попередження		
11.16. Пневматика/вакуум (АТА 36)	1	3
Схема системи		
Джерела: двигун/ДСУ, компресори, резервуари, наземні джерела		
Регулювання тиску		
Розподіл		
Індикація і попередження		
Інтерфейс з іншими системами		
11.17. Вода/відходи (АТА 38)	2	3
Схема водяної системи, подача, розподіл, технічне обслуговування і дренаж		
Схема системи туалетів, змивання і технічне обслуговування		
Корозійні аспекти		
11.18. Бортові системи технічного обслуговування (АТА 45)	1	2
Центральний комп'ютер технічного обслуговування		
Системи завантаження даних		
Система електронної бібліотеки		
Друкування		
Контроль конструкції (контроль за стійкістю до пошкоджень)		
11.19. Інтегрована модульна авіоніка (АТА42)	1	2
Функції, які можуть бути інтегровані в модулях Інтегрованої Модульної Авіоніки (ІМА), серед іншого: управління випуском, контролю тиску повітря, контролю та вентиляції повітря, контролю вентиляції авіоніки та кабіни пілотів, контролю температури, комунікації руху повітря, маршрутизатор зв'язку авіоніки, управління електричним навантаженням, контролю готовності вимикача, електросистема ВІТЕ, управління паливом, контролю		

	Рівень	
	A1	B1.1
<p>гальмування, контролю руління, випуску та прибирання шасі, індикації тиску шин, індикації тиску масла, моніторингу температури гальм і т. ін.</p> <p>Основна система; компоненти мережі</p>		
<p>11.20. Системи кабіни (ATA 44)</p> <p>Агрегати та компоненти, що обладнані розважальними засобами для пасажирів, забезпечують зв'язок всередині літака (Система зв'язку в кабіні) та між кабіною літака і наземними станціями (Служба мережі в кабіні). Включають в себе передачу голосу, даних, музики та відео</p> <p>Система зв'язку в кабіні забезпечує інтерфейс між кабіною екіпажу/саломом та системами кабіни. Ці системи сприяють обміну даними різних пов'язаних LRU, і вони, як правило, управляються за допомогою панелей бортпроводника</p> <p>Служба мережі в кабіні зазвичай знаходиться на сервері, зазвичай взаємодіючи, зокрема, з наступними системами:</p> <p>передача даних/радіозв'язок, система розваг під час польоту</p> <p>Служба мережі в кабіні, може приймати такі функції, як:</p> <p>доступ до передпольотних/польотних звітів;</p> <p>доступ до електронної пошти/інтранету/інтернету;</p> <p>база даних про пасажирів</p> <p>Основна система кабіни</p> <p>Система розваг під час польоту</p> <p>Система зовнішнього зв'язку</p> <p>Система масової пам'яті кабіни</p> <p>Система моніторингу кабіни</p> <p>Система Змішана кабіни</p>	1	2
<p>11.21. Інформаційні системи (ATA 46)</p> <p>Агрегати та компоненти, які оздоблені засобами зберігання, оновлення та вилучення цифрової інформації, зазвичай наданій на папері, у мікроплівці або мікрофіші. Включає агрегати, які призначені для зберігання інформації та пошуку функції, такої як зберігання електронної бібліотеки та контролер. Не включає агрегати або компоненти, що встановлені для інших цілей та спільно з іншими системами, такими як принтер кабіни екіпажу або дисплей загального користування</p> <p>Типові приклади, включаючи системи повітряного руху та управління інформацією, а також системи мережевого</p>	1	2

	Рівень	
	A1	B1.1
обслуговування		
Система загальної інформації літака		
Система інформації приладової дошки		
Система інформації технічного обслуговування		
Система інформації кабіни пасажирів		
Система змішаної інформації		

**МОДУЛЬ 11В. АЕРОДИНАМІКА, КОНСТРУКЦІЯ І СИСТЕМИ ЛІТАКІВ
З ПОРШНЕВИМИ ДВИГУНАМИ**

Примітка. Цей модуль не застосовується до категорії В3. Відповідні теми підготовки для категорії В3 визначені в модулі 11С.

Примітка. Цей Модуль відображає технологію літаків, що відповідає підкатегоріям А2 та В1.2.

	Рівень	
	A2	B1.2
11.1. Теорія польоту		
11.1.1. <i>Аеродинаміка і органи управління польотом літака</i>	1	2
Функціонування і дія:		
управління креном: елерони і спойлери;		
повздожнє управління: рулі висоти, стабілізатори, стабілізатори змінного кута установки і переднє горизонтальне оперення;		
управління по курсу, обмежувачі руля		
Управління з використанням елевонів, рулів повороту-висоти		
Високоєфективна механізація крила, щілини, передкрилки, закрилки, закрилки-елерони		
Пристрої індукції опору, спойлери, гасники підйомної сили, повітряні гальма		
Дія аеродинамічних гребенів, зубчата передня кромка		
Використання керованого граничного шару, турбулізатори, клини звалювання або пристрої передньої кромки		
Використання і дія тримерів, сервокомпенсаторів і антисервокомпенсаторів, серворулів, пружинних сервокомпенсаторів, балансування за масою, зміщення поверхні управління, панелей аеродинамічного балансування		
11.1.2. <i>Високошвидкісний політ - не застосовується</i>	-	-

	Рівень	
	A2	B1.2
11.2. Конструкції корпусу – загальні концепції		
(a)	2	2
Вимоги льотної придатності щодо конструкційної міцності		
Класифікація конструкцій: основна, вторинна, третинна		
Відмовостійкість, безпечний строк служби, концепції стійкості до пошкоджень		
Системи ідентифікації зон і станцій		
Навантаження, деформація, згинання, стискання, зсув, скручування, розтягування, окружне напруження, втома		
Дренажні та вентиляційні засоби		
Засоби встановлення системи		
Засоби захисту від удару блискавки		
З'єднання повітряного судна		
(b)	1	2
Методи побудови: фюзеляж з працюючою обшивкою, допоміжні нервюри, стрингери, лонжерони, перегородки, шпангоути, подвоювачі, стійки, стяжки, балки, силові набори підлоги, арматура, методи утворення плівки, антикорозійний захист, крило, хвостове оперення і вузли кріплення двигуна		
Методи монтажу конструкції: заклепування, скріплення болтами, з'єднання зварюванням		
Методи захисту поверхні, наприклад хромування, анодування, пофарбування		
Очищення поверхні		
Симетрія авіаційних конструкцій: методи вирівнювання і перевірка симетрії		
11.3. Конструкція корпусу - літаки		
11.3.1. <i>Фюзеляж (ATA 52/53/56)</i>	1	2
Конструкція і герметизація		
Кріплення крила, стабілізатора, пілона і шасі		
Монтування сидінь і вантажна система		
Двері та аварійні виходи: конструкція і експлуатація		
Кріплення вікон і вітрового скла		

	Рівень	
	A2	B1.2
11.3.2. <i>Крила (ATA 57)</i>	1	2
Конструкція		
Зберігання пального		
Кріплення шасі, пілона, поверхні управління і пристроїв піднімання/гальмування		
11.3.3. <i>Стабілізатори (ATA 55)</i>	1	2
Конструкція		
Кріплення поверхні управління		
11.3.4. <i>Поверхні управління польотом (ATA 55/57)</i>	1	2
Конструкція і кріплення		
Балансування - масове і аеродинамічне		
11.3.5. <i>Гондоли/пілони (ATA 54)</i>	1	2
Гондоли/пілони:		
Конструкція		
Противожежні перегородки		
Рама кріплення двигуна		
11.4. Кондиціонування повітря і герметизація кабіни (ATA 21)	1	3
Системи герметизації та кондиціонування повітря		
Контролери тиску в кабіні, пристрої захисту та попередження		
Системи опалення		
11.5. Системи приладів/авіоніки		
11.5.1. <i>Системи приладів (ATA 31)</i>	1	2
Система статичного і повного тиску: висотомір, індикатор повітряної швидкості, варіометр		
Гіроскопічна система: авіагоризонт, командний авіагоризонт, покажчик напрямку, індикатор горизонтального положення, покажчик повороту і ковзання, координатор повороту		
Компаси: безпосереднє зняття показань, дистанційне зняття показань		
Індикація кута атаки, системи сигналізації про наближення до звалювання		
Скло кабіни екіпажу		

	Рівень	
	A2	B1.2
Індикація інших систем повітряного судна		
11.5.2. Системи авіоніки	1	1
Основні принципи розміщення і експлуатації:		
Автоматичний політ (АТА 22)		
Зв'язок (АТА 23)		
Навігаційні системи (АТА 34)		
11.6. Електроенергія (АТА 24)	1	3
Встановлення і експлуатація батарей		
Генерування постійного струму		
Регулювання напруги		
Розподіл енергії		
Захист ланцюгу		
Інвертори, трансформатори, випрямлячі		
11.7. Обладнання і оснащення (АТА 25)		
(a)	2	2
Вимоги до аварійного обладнання		
Сидіння, вертикальні та горизонтальні прив'язні ремені безпеки		
(b)	1	1
Схема кабіни		
Розташування обладнання		
Монтування оснащення кабіни		
Розважальне обладнання в кабіні		
Установлення кухні		
Обладнання для завантажувально-розвантажувальних робіт і зберігання вантажу		
Трапи		
11.8. Протипожежний захист (АТА 26)		
(a)	1	3
Системи виявлення вогню і диму та попередження про них		
Вогнегасні системи		

	Рівень	
	A2	B1.2
Перевірки системи		
(b)	1	3
Переносний вогнегасник		
11.9. Органи управління польотом (АТА 27)	1	3
Головні органи управління: елерон, руль висоти, руль напрямку		
Управління тримером		
Пристрої збільшення підйомної сили		
Управління системою: ручне		
Механізми стопоріння		
Балансування і регулювання		
Система попередження звалювання		
11.10. Паливні системи (АТА 28)	1	3
Схема системи		
Паливні баки		
Системи постачання		
Перехресна подача і перекачування		
Індикація і попередження		
Заправлення паливом і зливання пального		
11.11. Гідравлічна енергія (АТА 29)	1	3
Схема системи		
Гідравлічні рідини		
Гідравлічні баки і акумулятори		
Створення тиску: електричне, механічне		
Фільтри		
Регулювання тиску		
Розподіл енергії		
Системи індикації і попередження		
11.12. Захист від льоду і дощу (АТА 30)	1	3
Утворення льоду, його класифікація і виявлення		
Системи видалення льоду: електрична, гарячого повітря, пневматична і хімічна		

	Рівень	
	A2	B1.2
Підігрівання датчиків і дренажу		
Системи склоочисників		
11.13. Шасі (АТА 32)	2	3
Конструкція, амортизація		
Системи випуску і прибирання: нормальна і аварійна		
Індикація і попередження		
Колеса, гальма, протиковзання і автоматичне гальмування		
Шини		
Руління		
Бортова система виявлення наземних об'єктів		
11.14. Вогні (АТА 33)	2	3
Зовнішні: аеронавігаційні, запобігання зіткненню, посадкові, для руління, підсвічування льоду		
Внутрішні: салону, кабіни екіпажу, вантажного відділення		
Аварійні		
11.15. Кисень (АТА 35)	1	3
Схема системи: кабіна екіпажу, салон		
Джерела, зберігання, наповнення і розподіл		
Регулювання подачі		
Індикація і попередження		
11.16. Пневматика/вакуум (АТА 36)	1	3
Схема системи		
Джерела: двигун/ДСУ, компресори, резервуари, наземні джерела		
Регулювання тиску		
Розподіл		
Індикація і попередження		
Інтерфейс з іншими системами		
11.17. Вода/відходи (АТА 38)	2	3
Схема водяної системи, подача, розподіл, технічне обслуговування і дренаж		

	Рівень	
	A2	B1.2
Схема системи туалетів, змивання і технічне обслуговування Корозійні аспекти		

**МОДУЛЬ 11С. АЕРОДИНАМІКА, КОНСТРУКЦІЇ І СИСТЕМИ ЛІТАКІВ
З ПОРШНЕВИМИ ДВИГУНАМИ**

Примітка. Цей Модуль відображає технологію літаків, що відповідає підкатегорії В3.

	Рівень
	В3
<p>11.1. Теорія польоту</p> <p><i>Аеродинаміка і органи управління польотом літака</i></p> <p>Функціонування і дія:</p> <p>управління креном: елерони і спойлери;</p> <p>повздожнє управління: рулі висоти, стабілізатори, стабілізатори змінного кута установки і переднє горизонтальне оперення;</p> <p>управління по курсу, обмежувачі руля</p> <p>Управління з використанням елеронів, рулів повороту і висоти</p> <p>Високоєфективна механізація крила, щілини, передкрилки, закрилки, закрилки-елерони</p> <p>Пристрої індукції опору, спойлери, гасники підйомної сили, повітряні гальма</p> <p>Дія аеродинамічних гребенів, зубчата передня кромка</p> <p>Використання керованого граничного шару, турбулізатори, клини звалювання або пристрої передньої кромки</p> <p>Використання і дія тримерів, сервокомпенсаторів і антисервокомпенсаторів, серворулів, пружинних сервокомпенсаторів, балансування за масою, зміщення поверхні управління, панелей аеродинамічного балансування</p>	1
<p>11.2. Конструкції корпусу – загальні концепції</p> <p>(a)</p> <p>Вимоги льотної придатності щодо конструкційної міцності</p> <p>Класифікація конструкцій: основна, вторинна, третинна</p> <p>Відмовостійкість, безпечний строк служби, концепції стійкості до пошкоджень</p> <p>Системи ідентифікації зон і станцій</p>	2

	Рівень ВЗ
Навантаження, деформація, згинання, стискання, зсув, скручування, розтягування, окружне напруження, втома	
Дренажні та вентиляційні засоби	
Засоби встановлення системи	
Засоби захисту від удару блискавки	
З'єднання повітряного судна	
(b)	2
Методи побудови: фюзеляж з працюючою обшивкою, допоміжні нервюри, стрингери, лонжерони, перегородки, шпангоути, подвоювачі, стійки, стяжки, балки, силові набори підлоги, арматура, методи утворення плівки, антикорозійний захист, крило, хвостове оперення і вузли кріплення двигуна	
Методи монтажу конструкції: заклепування, скріплення болтами, з'єднання зварюванням	
Методи захисту поверхні, наприклад хромування, анодування, пофарбування	
Очищення поверхні	
Симетрія авіаційних конструкцій: методи вирівнювання і перевірка симетрії	
11.3. Будова корпусу - літаки	
11.3.1. <i>Фюзеляж (ATA 52/53/56)</i>	1
Конструкція	
Кріплення крила, стабілізатора, пілона і шасі	
Монтування сидінь	
Двері і аварійні виходи: конструкція і експлуатація	
Кріплення вікон і лобового скла	
11.3.2. <i>Крила (ATA 57)</i>	1
Конструкція	
Зберігання пального	
Кріплення шасі, пілона, поверхні управління і пристроїв піднімання/гальмування	
11.3.3. <i>Стабілізатори (ATA 55)</i>	1
Конструкція	
Кріплення поверхні управління	

	Рівень
	ВЗ
11.3.4. <i>Поверхні управління польотом (АТА 55/57)</i>	1
Конструкція і кріплення	
Балансування - масове і аеродинамічне	
11.3.5. <i>Гондоли/пілони (АТА 54)</i>	1
Гондоли/пілони:	
будова	
протипожежні перегородки	
рама кріплення двигуна	
11.4. Кондиціонування повітря і герметизація кабіни (АТА 21)	1
Системи опалення та вентиляції	
11.5. Системи приладів/авіоніки	
11.5.1. <i>Системи приладів (АТА 31)</i>	1
Система статичного тиску: висотомір, індикатор повітряної швидкості, варіометр	
Гіроскопічна система: авіагоризонт, командний авіагоризонт, показчик напрямку, індикатор горизонтального положення, показчик повороту і ковзання, координатор повороту	
Компаси: безпосереднє зняття показань, дистанційне зняття показань	
Індикація кута атаки, системи сигналізації про наближення до звалювання	
Скло кабіни екіпажу	
Індикація інших систем повітряного судна	
11.5.2. <i>Системи авіоніки</i>	1
Основні принципи розміщення і експлуатації:	
Автоматичний політ (АТА 22)	
Зв'язок (АТА 23)	
Навігаційні системи (АТА 34)	
11.6. Електроенергія (АТА 24)	2
Встановлення і експлуатація батарей	
Генерування постійного струму	
Регулювання напруги	

	Рівень ВЗ
Розподіл енергії	
Захист ланцюгу	
Інвертори, трансформатори, випрямлячі	
11.7. Обладнання і оснащення (АТА 25)	2
Вимоги до аварійного обладнання	
Сидіння, вертикальні та горизонтальні прив'язні ремені безпеки	
11.8. Протипожежний захист (АТА 26)	2
Переносний вогнегасник	
11.9. Органи управління польотом (АТА 27)	3
Головні органи управління: елерон, руль висоти, руль напрямку	
Тример	
Пристрої збільшення підйомної сили	
Управління системою: ручне	
Механізми стопоріння	
Балансування і регулювання	
Система захисту від звалювання	
11.10. Паливні системи (АТА 28)	2
Схема системи	
Паливні баки	
Системи постачання	
Перехресна подача і перекачування	
Індикація і попередження	
Заправлення паливом і зливання пального	
11.11. Гідравлічна енергія (АТА 29)	2
Схема системи	
Гідравлічні рідини	
Гідравлічні баки і акумулятори	
Створення тиску: електричне, механічне	
Фільтри	
Регулювання тиску	
Розподіл енергії	

	Рівень
	ВЗ
Системи індикації і попередження	
11.12. Захист від льоду і дощу (АТА 30)	1
Утворення льоду, його класифікація і виявлення	
Системи видалення льоду: електрична, гарячого повітря, пневматична і хімічна	
Підігрівання датчиків і дренажу	
Системи склоочисників	
11.13. Шасі (АТА 32)	2
Конструкція, амортизація	
Системи випуску і прибирання: нормальна і аварійна	
Індикація і попередження	
Колеса, гальма, протиковзання і автоматичне гальмування	
Шини	
Руління	
11.14. Вогні (АТА 33)	2
Зовнішні: аеронавігаційні, запобігання зіткненню, посадкові, для руління, підсвічування льоду	
Внутрішні: салону, кабіни екіпажу, вантажного відділення	
Аварійні	
11.15. Кисень (АТА 35)	2
Схема системи: кабіна екіпажу, кабіна	
Джерела, зберігання, наповнення і розподіл	
Регулювання подачі	
Індикація і попередження	
11.16. Пневматика/вакуум (АТА 36)	2
Схема системи	
Джерела: двигун/ДСУ, компресори, резервуари, наземні джерела	
Насоси тиску та вакуумні насоси	
Регулювання тиску	
Розподіл	
Індикація і попередження	
Інтерфейс з іншими системами	

МОДУЛЬ 12. АЕРОДИНАМІКА, КОНСТРУКЦІЇ І СИСТЕМИ ВЕРТОЛЬОТІВ

	Рівень	
	A3 A4	B1.3 B1.4
12.1. Теорія польоту - аеродинамічні характеристики несучих гвинтів	1	2
Термінологія		
Ефекти прецесії гіроскопа		
Реактивний момент і управління по курсу		
Асиметрія підйомної сили, зрив потоку на закінцівці лопаті		
Тенденція переміщення і її коригування		
Коріолісовий ефект і компенсація		
Стан вихрового кільця, вирівнювання потужності, надмірне кабрирування		
Авторотація		
Ефект впливу землі		
12.2. Системи управління польотом	2	3
Циклічне управління		
Загальне управління		
Тарілка автомата перекосу		
Орган управління ризиканням: управління рульовим гвинтом, хвостовий гвинт, відбирає повітря		
Втулка несучого гвинта: конструкція і експлуатаційні характеристики		
Демпфер лопаті: функція і конструкція		
Лопать гвинта: будова лопаті несучого та хвостового гвинта та кріплення		
Управління тримером, фіксовані та переставні стабілізатори		
Управління системою: ручне, гідравлічне, електричне і за допомогою електроприводів		
Автомат навантаження		
Балансування і регулювання		
12.3. Встановлення співвісності лопатей і аналіз вібрації	1	3
Вирівнювання несучого гвинта		
Встановлення співвісності несучого і хвостового гвинтів		

	Рівень	
	A3 A4	B1.3 B1.4
Статичне і динамічне балансування Типи вібрації, методи зменшення вібрації Самозбуджувальні коливання біля землі		
12.4. Трансмсія Коробка приводів, несучий і хвостовий гвинти Муфти зчеплення, муфти вільного ходу і гальмо несучого гвинта Вали приводу хвостового гвинта, гнучкі з'єднання, опори, демпфери вібрації і кронштейни підшипників	1	3
12.5. Конструкції корпусу (a) Норми льотної придатності щодо міцності конструкції Класифікація конструкцій: основна, вторинна і третинна Відмовостійкість, концепції стійкості до пошкоджень Системи ідентифікації зон і станцій Навантаження, деформація, згинання, стискання, зсув, скручування, розтягування, окружне напруження, втома Дренажні та вентиляційні засоби Засоби встановлення системи Засоби захисту від удару блискавки	2	2
(b) Методи побудови: фюзеляж з працюючою обшивкою, допоміжні нервюри, стрингери, лонжерони, перегородки, шпангоути, подвоювачі, стійки, стяжок, балки, силові набори підлоги, арматура, методи утворення плівки і антикорозійного захисту Кріплення стабілізатора, пілона і шасі Монтаж сидінь Двері: конструкція, механізми, експлуатація і запобіжні пристрої Конструкція вікон і вітрового скла Зберігання пального Противопожежні перегородки	1	2

	Рівень	
	A3 A4	B1.3 B1.4
Підвіска двигуна		
Методи монтажу конструкції: заклепування, скріплення болтами, з'єднання зварюванням		
Способи захисту поверхні, наприклад хромування, анодування, фарбування		
Очищення поверхні		
Симетрія корпусу: методи вирівнювання і перевірка симетрії		
12.6. Кондиціонування повітря (ATA 21)		
<i>12.6.1. Подача повітря</i>	1	2
Джерела подачі повітря, включаючи відбір від двигуна і наземна рухома установка		
<i>12.6.2. Кондиціонування повітря</i>	1	3
Системи кондиціонування повітря		
Системи розподілу		
Системи регулювання потоку і температури		
Захисні та попереджувальні пристрої		
12.7. Системи приладів/авіоніки		
<i>12.7.1. Системи приладів (ATA 31)</i>	1	2
Система статичного і повного тиску: висотомір, індикатор повітряної швидкості, варіометр		
Гіроскопічна система: авіагоризонт, командний авіагоризонт, показчик напрямку, індикатор горизонтального положення, показчик повороту і ковзання, координатор повороту		
Компаси: безпосереднє зняття показань, дистанційне зняття показань		
Системи індикації вібрації – HUMS		
Скло кабіни екіпажу		
Індикація інших систем повітряного судна		
<i>12.7.2. Системи авіоніки</i>	1	1
Основні принципи розміщення і експлуатації:		
Автопілот (ATA 22);		
Зв'язок (ATA 23);		

	Рівень	
	A3 A4	B1.3 B1.4
Навігаційні системи (АТА 34)		
12.8. Електроенергія (АТА 24)	1	3
Встановлення і експлуатація батарей		
Генерування постійного струму, генерування змінного струму		
Аварійне генерування струму		
Регулювання напруги; захист ланцюга		
Розподіл енергії		
Інвертори, трансформатори, випрямлячі		
Зовнішнє/наземне живлення		
12.9. Обладнання і оснащення (АТА 25)		
(a)	2	2
Вимоги до аварійного обладнання		
Сидіння, вертикальні та горизонтальні прив'язні ремені безпеки		
Підйомні системи		
(b)	1	1
Аварійні системи забезпечення плавучості		
Схема кабіни, збереження вантажу		
Розташування обладнання		
Монтування оснащення кабіни		
12.10. Протипожежний захист (АТА 26)	1	3
Системи виявлення вогню і диму та попередження про них		
Вогнегасні системи		
Перевірки системи		
12.11. Паливні системи (АТА 28)	1	3
Схема системи		
Паливні баки		
Системи постачання		
Злив, вентиляція і дренаж		
Перехресна подача і перекачування		
Індикація і попередження		
Заправлення паливом і зливання пального		

	Рівень	
	A3 A4	B1.3 B1.4
12.12. Гідравлічна енергія (АТА 29)	1	3
Схема системи		
Гідравлічні рідини		
Гідравлічні баки і акумулятори		
Створення тиску: електричне, механічне, пневматичне		
Аварійне створення тиску		
Фільтри		
Регулювання тиску		
Розподіл енергії		
Система індикації і попередження		
Інтерфейс з іншими системами		
12.13. Захист від льоду і дощу (АТА 30)	1	3
Утворення льоду, класифікація і виявлення		
Системи запобігання обледенінню і видалення льоду: електрична, гарячого повітря і хімічна		
Відштовхування і видалення дощу		
Підігрівання датчиків і дренажу		
Система склоочисників		
12.14. Шасі (АТА 32)	2	3
Конструкція, амортизація		
Системи випуску і прибирання: нормальна і аварійна		
Індикація і попередження		
Колеса, шини, гальма		
Руління		
Бортова система виявлення наземних об'єктів		
Полоскові шасі, поплавки		
12.15. Вогні (АТА 33)	2	3
Зовнішні: аеронавігаційні, запобігання зіткненню, посадкові, для руління, підсвічування льоду		
Внутрішні: салону, кабіни екіпажу, вантажного відділення		
Аварійні		

	Рівень	
	A3 A4	B1.3 B1.4
12.16. Пневматика/вакуум (АТА 36) Схема системи Джерела: двигун, компресори, баки, наземні джерела Регулювання тиску Розподіл Індикація і попередження Інтерфейс з іншими системами	1	3
12.17. Інтегрована модульна авіоніка (АТА42) Функції, які можуть бути інтегровані в модулях Інтегрованої модульної авіоніки (ІМА), серед іншого: управління випуском, контроль тиску повітря, вентиляція повітря та контроль, контроль вентиляції авіоніки та кабіни екіпажу, контроль температури, зв'язок при русі в повітрі, маршрутизатор зв'язку авіоніки, управління електричним навантаженням, моніторинг автоматичного вимикача, електросистема ВІТЕ, управління паливом, контроль гальмування, контроль рульового управління, випуск та прибирання шасі, індикація тиску шин, індикація тиску масла, моніторинг температури гальм і ін.; Основна система Компоненти мережі	1	2
12.18. Системи бортового технічного обслуговування (АТА 45) Центральний комп'ютер технічного обслуговування Система завантаження даних Система електронної бібліотеки Друкування Контроль конструкції (контроль стійкості до пошкоджень)	1	2
12.19. Інформаційні системи (АТА 46) Агрегати та компоненти, які оснащені засобами зберігання, оновлення та вилучення цифрової інформації, зазвичай наданій на папері, на мікроплівці або мікрофіші. Включає агрегати, які призначені для зберігання інформації та пошуку функції, такої, як зберігання електронної бібліотеки та контролер. Не включає агрегати або компоненти, що встановлені для інших цілей та спільно з іншими системами, такими, як принтер кабіни екіпажу	1	2

	Рівень	
	A3 A4	B1.3 B1.4
<p>або дисплей загального користування</p> <p>Типові приклади містять в собі системи руху в повітрі та управління інформацією, а також системи мережевого обслуговування</p> <p>Система загальної інформації літака</p> <p>Система інформації приладової дошки</p> <p>Система інформації технічного обслуговування</p> <p>Система інформації кабіни пасажирів</p> <p>Система змішаної інформації</p>		

МОДУЛЬ 13. АЕРОДИНАМІКА, КОНСТРУКЦІЯ І СИСТЕМИ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

	Рівень
	B2
<p>13.1. Теорія польоту</p> <p>(а) <i>Аеродинаміка і органи управління польотом</i></p> <p>Функціонування і дія:</p> <p>управління креном: елерони і спойлери;</p> <p>повздожнє управління: рулі висоти, стабілізатори, стабілізатори змінного кута установки і переднє горизонтальне оперення;</p> <p>управління по курсу, обмежувачі руля</p> <p>Управління з використанням елевонів, рулів повороту і висоти</p> <p>Високоєфективна механізація крила, щілини, передкрилки, закрилки, закрилки-елерони</p> <p>Пристрої індукції опору, спойлери, гасники підйомної сили, повітряні гальма</p> <p>Використання і дія тримерів, сервокомпенсаторів, поверхонь управління, що відхиляються</p> <p>(б) <i>Високошвидкісний політ</i></p> <p>Швидкість звуку, дозвуковий політ, білязвуковий політ, надзвуковий політ</p> <p>Число Маха, критичне число Маха</p> <p>(с) <i>Аеродинаміка несучого гвинта</i></p> <p>Термінологія</p> <p>Функціонування і вплив управління циклічним шагом, управління</p>	<p>1</p> <p>1</p> <p>1</p>

	Рівень
	B2
загальним шагом і управлінням рульовим гвинтом	
13.2. Конструкції - загальні концепції	
(a)	1
Основи конструкції систем	
(b)	2
Системи визначення зон і станцій	
Електрозварювання	
Передбачення захисту від ударів блискавки	
13.3. Автоматичний політ (АТА 22)	3
Основи автоматичного управління польотом, включаючи робочі принципи та поточну термінологію	
Обробка сигналів управління	
Способи роботи: канали крену, тангажу і курсу	
Демпфер ризикання	
Система збільшення стійкості у вертольотах	
Автоматичне регулювання балансування	
Інтерфейс навігаційних засобів автопілоту	
Автомати тяги	
Системи автоматичної посадки: принципи і категорії, способи роботи, заходження на посадку, глісада, приземлення, відхід на друге коло, системні керівні програми і несправні стани	
13.4. Зв'язок/навігація (АТА 23/34)	3
Основи випромінювання радіохвиль, антени, лінії передачі, зв'язок, приймач і передавач	
Принципи роботи таких систем:	
зв'язок дуже високої частоти (VHF)	
зв'язок високої частоти (HF)	
аудіо	
аварійний привідний передавач	
кабінний магнітофон	
всенаправлений маяк дуже високої частоти (VOR)	

	Рівень
	B2
автоматичне пеленгування (ADF)	
система посадки за приладами (ILS)	
мікрохвильова система посадки (MLS)	
системи командних пілотажних приладів, далекомірне обладнання (DME)	
дуже низькочастотна і гіперболічна навігаційна система (VLF/Omega)	
доплерівська навігація	
зональна навігація, системи RNAV	
системи вибору оптимального режиму польоту	
глобальна навігаційна система (GPS), глобальна супутникова навігаційна система (GNSS)	
система інерційної навігації	
відповідач системи управління повітряним рухом, вторинний оглядовий радіолокатор	
система попереджень про небезпеку руху і запобігання зіткненням (TCAS)	
метеорологічний радіолокатор	
радіовисотомір	
передача інформації і повідомлень ARINC	
13.5. Електроенергія (ATA 24)	3
Установлення і функціонування батарей	
Генерування постійного струму	
Генерування змінного струму	
Аварійне генерування струму	
Регулювання напруги	
Розподіл енергії	
Інвертори, трансформатори, випрямлячі	
Захист контуру	
Зовнішнє/наземне живлення	
13.6. Обладнання і оснащення (ATA 25)	3
Вимоги до електронного аварійного обладнання	
Розважальне обладнання кабіни	

	Рівень
	B2
13.7. Управління польотом (АТА 27)	
(a)	2
Головне управління: елерон, руль висоти, руль напрямку, спойлер	
Управління тримером	
Управління активним навантаженням	
Пристрої збільшення підйомної сили	
Гаситель підйомної сили, аеродинамічні гальма	
Управління системою: ручне, гідравлічне, пневматичне	
Штучне навантаження органів управління, демпфер ривкання, балансування за числом М, обмежувач руля, механізм стопоріння	
Система захисту від звалювання	
(b)	3
Управління системою: електричне, за допомогою електроприводів	
13.8. Системи приладів (АТА 31)	3
Класифікація	
Атмосфера	
Термінологія	
Манометри і системи вимірювання тиску	
Система приймача повітряного тиску	
Висотоміри	
Варіометр	
Індикатор повітряної швидкості	
Показник числа М	
Системи повідомлення висоти / сигналізації небезпечної висоти	
Обчислювачі повітряних сигналів	
Пневматичні системи приладів	
Манометри і термометри з безпосереднім зняттям показань	
Системи індикації температури	
Системи індикації кількості пального	
Гіроскопічні принципи	
Авіагоризонти	

	Рівень
	B2
Показчики ковзання	
Гіроскопи курсу	
Система попередження про небезпечне зближення із землею	
Курсові системи	
Системи реєстрації параметрів польоту	
Електронні системи пілотажних приладів	
Системи сигналізації приладів, включаючи головні системи сигналізації і централізовані сигналізаційні панелі	
Системи сигналізації про наближення до звалювання і системи індикації кута атаки	
Вимірювання та індикація вібрації	
Скло кабіни екіпажу	
13.9. Вогні (АТА 33)	3
Зовнішні: аеронавігаційні, запобігання зіткненню, посадкові, для руління, підсвічування льоду	
Внутрішні: салону, кабіни екіпажу, вантажного відділення	
Аварійні	
13.10. Бортові системи технічного обслуговування (АТА 45)	3
Центральний комп'ютер технічного обслуговування	
Системи завантаження даних	
Система електронної бібліотеки	
Друкування	
Контроль конструкції (контроль стійкості до пошкоджень)	
13.11. Кондиціонування та герметизація кабіни (АТА 21)	
13.11.1. <i>Подача повітря</i>	2
Джерела подачі повітря, включаючи відбір від двигуна, ДСУ та наземний візок	
13.11.2. <i>Кондиціонування повітря</i>	
Системи кондиціонування повітря	2
Пристрої циркулювання повітря і циркулювання пари	3
Системи розподілу	1

	Рівень
	B2
Система управління потоком, температурою та вологістю	3
13.11.3. Герметизація	3
Системи герметизації	
Управління та індикація, включаючи контроль та запобіжні клапани	
Контролери тиску в кабіні	
13.11.4. Пристрої безпеки та попередження	3
Пристрої безпеки та попередження	
13.12. Протипожежний захист (АТА 26)	
(а) Системи виявлення вогню і диму та попередження про них	3
Вогнегасні системи	
Перевірки системи	
(б) Переносний вогнегасник	1
13.13. Паливні системи (АТА 28)	
Схема системи	1
Паливні баки	1
Системи постачання	1
Злив, вентиляція і дренаж	1
Перехресна подача і перекачування	2
Індикація і попередження	3
Заправлення паливом і зливання пального	2
Системи поздовжнього балансування палива	3
13.14. Гідравлічна потужність (АТА 29)	
Схема системи	1
Гідравлічні рідини	1
Гідравлічні баки і акумулятори	1
Створення тиску: електричне, механічне, пневматичне	3

	Рівень
	B2
Аварійне створення тиску	3
Фільтри	1
Регулювання тиску	3
Розподіл енергії	1
Системи індикації і попередження	3
Інтерфейс з іншими системами	3
13.15. Захист від льоду та дощу (ATA 30)	
Утворення льоду, класифікація та виявлення;	2
Системи запобігання обледенінню: електрична, гарячого повітря та хімічна	2
Системи видалення льоду: електрична, гарячого повітря, пневматична, хімічна	3
Відштовхування дощу	1
Підігрівання датчиків і дренажну	3
Системи склоочисників	1
13.16. Шасі (ATA 32)	
Конструкція, амортизація	1
Системи випуску і прибирання: нормальна і аварійна	3
Індикація і попередження	3
Колеса, гальма, протиковзання і автоматичне гальмування	3
Шини	1
Руління	3
Бортова система виявлення наземних об'єктів	3
13.17. Кисень (ATA 35)	
Схема системи: кабіна екіпажу, кабіна	3
Джерела, зберігання, наповнення і розподіл	3

	Рівень
	B2
Регулювання подачі	3
Індикація і попередження	3
13.18. Пневматика / Вакуум (АТА 36)	
Схема системи	2
Джерела: двигун/ДСУ, компресори, резервуари, наземні джерела	2
Регулювання тиску	3
Розподіл	1
Індикація і попередження	3
Інтерфейс з іншими системами	3
13.19. Вода/Відходи (АТА 38)	2
Схема водяної системи, подача, розподіл, технічне обслуговування і дренаж	
Схема системи туалетів, змивання і технічне обслуговування	
Корозійні аспекти	
13.20. Інтегрована модульна авіоніка (АТА 42)	3
Функції, які можуть бути інтегровані в Інтегрованій модульній авіоніці (ІМА), модулів, серед іншого: управління випуском, контроль тиску повітря, контроль та вентиляція повітря, контроль вентиляції авіоніки та кабіни пілотів, контроль температури, зв'язок повітряного руху, маршрутизатор зв'язку авіоніки, управління електричним навантаженням, контролю готовності вимикача, електросистема ВІТЕ, управління паливом, контроль гальмування, контроль рульового управління, розширення та скорочення шасі, індикація тиску шин, індикація тиску масла, моніторинг температури гальм і т.д.	
Основна система	
Компоненти мережі	
13.21. Системи кабіни (АТА 44)	3
Агрегати та компоненти, які оснащені розважальними засобами для пасажирів, забезпечують зв'язок всередині літака (Система зв'язку в кабіні) та між кабіною літака і наземними станціями (Служба мережі в кабіні). Включає в себе передачу голосу, даних, музики та відео	

	Рівень
	B2
<p>Система зв'язку в кабіні забезпечує інтерфейс між салоном/кабіною екіпажу та системами кабіни. Ці системи сприяють обміну даними різних пов'язаних LRU, і вони, як правило, управляються за допомогою панелей бортпроводника</p> <p>Служба мережі в кабіні зазвичай знаходиться на сервері, зазвичай взаємодіючи, зокрема, з наступними системами:</p> <p>передача даних/радіозв'язок, система розваг під час польоту</p> <p>Служба мережі в кабіні, може приймати такі функції, як:</p> <p>доступ до перед польотних/польотних звітів</p> <p>доступ до електронної пошти/інтранету/інтернету</p> <p>база даних про пасажирів</p> <p>Головна система кабіни екіпажа</p> <p>Система розваг під час польоту</p> <p>Система зовнішнього зв'язку</p> <p>Система масової пам'яті кабіни екіпажу</p> <p>Система моніторингу кабіни екіпажу</p> <p>Змішана система кабіни</p> <p>13.22. Інформаційні системи (ATA 46)</p> <p>Агрегати та компоненти, які оздоблені засобами зберігання, оновлення та вилучення цифрової інформації, зазвичай надані на папері, на мікроплівці або мікрофіші. Включає агрегати, які призначені для зберігання інформації та пошуку функції, такої як зберігання електронної бібліотеки та контролер. Не включає агрегати або компоненти, що встановлені для інших цілей та спільно з іншими системами, такими як принтер кабіни екіпажу або дисплей загального користування</p> <p>Типові приклади включаючи системи повітряного руху та управління інформацією, а також системи мережевого обслуговування</p> <p>Система загальної інформації літака</p> <p>Система інформації приладової дошки</p> <p>Система інформації технічного обслуговування</p> <p>Система інформації кабіни пасажирів</p> <p>Система змішаної інформації</p>	3

МОДУЛЬ 14. СИЛОВА УСТАНОВКА

	Рівень	
	B2	
14.1. Газотурбінні двигуни		
(a) Конструктивна компоновка і функціонування турбореактивного, турбовентиляторного, турбовального і турбогвинтового двигунів		1
(b) Електронне управління двигуном і системи дозування палива (FADEC)		2
14.2. Системи індикації двигунів		2
Системи індикації температури вихідного газу / температури перед турбіною		
Частота обертів двигуна		
Індикація тяги двигуна: системи індикації ступеня підвищення тиску в компресорі двигуна, тиску нагнітання, тиску на виході газотурбінного двигуна або тиску в реактивному соплі		
Тиск і температура мастила		
Тиск, температура і подача палива		
Тиск у всмоктувальному патрубку		
Момент обертання двигуна		
Частота обертів гвинта		
14.3. Системи запуску та запалювання		2
Функціонування системи запуску двигуна та компоненти		
Системи запалювання та компоненти		
Вимоги безпеки технічного обслуговування		

МОДУЛЬ 15. ГАЗОТУРБІННИЙ ДВИГУН

	Рівень	
	A	B1
15.1. Основи		
Потенційна енергія, кінетична енергія, закони руху Ньютона, цикл Брайтона	1	2
Зв'язок між силою, роботою, потужністю, енергією, швидкістю, прискоренням		

	Рівень	
	A	B1
Конструктивна компоновка і функціонування турбореактивного, турбовентиляторного, турбовального і турбогвинтового двигунів		
15.2. Характеристика двигуна		
Повна тяга, чиста тяга, тяга звуженого сопла, розподіл тяги, сумарна тяга, тягова потужність, еквівалентна потужність на валу, питома витрата палива	-	2
Коефіцієнт корисної дії двигуна		
Ступінь двоконтурності та ступінь підвищення тиску в компресорі двигуна		
Тиск, температура і швидкість потоку газу		
Номінальні характеристики двигуна, статична тяга, вплив швидкості, висоти і горячого клімату, стандартна характеристика, обмеження		
15.3. Вхідний пристрій	2	2
Вхідний пристрій компресора		
Ефекти різних конфігурацій вхідного пристрою		
Захист від льоду		
15.4. Компресори	1	2
Осьовий і відцентровий типи		
Особливості конструкції і принципи функціонування та застосування		
Балансування вентилятора		
Функціонування:		
Причини та наслідки зриву потоку і помпажу компресора		
Методи управління повітряним потоком: випускні клапани, поворотні лопатки вхідного спрямляючого апарату, поворотні лопатки статора, лопатки робочого колеса		
Ступінь стискання в компресорі		
15.5. Блок камери згоряння	1	2
Особливості конструкції і принципи функціонування		
15.6. Секція турбіни	2	2
Функціонування і характеристики різних типів лопаток турбіни		
Кріплення лопаток до диска		

	Рівень	
	A	B1
Сопловий спрямляючий апарат		
Причини і наслідки напруження і повзучості лопаток турбіни		
15.7. Вихідний пристрій	1	2
Особливості конструкції і принципи функціонування		
Сопло, що звужується, сопло, що розширюється, і сопло регульованої площі		
Зниження шуму двигуна		
Реверси тяги		
15.8. Підшипники і ущільнення	-	2
Особливості конструкції і принципи функціонування		
15.9. Змазки і паливо	1	2
Властивості і специфікації		
Присадки до палива		
Заходи безпеки		
15.10. Системи змазки	1	2
Функціонування/схема і компоненти системи		
15.11. Паливні системи	1	2
Функціонування систем управління двигуном і регулювання подачі палива, включаючи електронне управління двигуном (FADEC)		
Схеми систем і компоненти		
15.12. Повітряні системи	1	2
Функціонування систем управління розподілом повітря і протиобліднення двигуна, включаючи внутрішнє охолодження, герметизацію і обслуговування зовнішнім повітрям		
15.13. Системи запуску і запалювання	1	2
Функціонування системи запуску двигунів і компоненти		
Системи запалювання і компоненти		
Вимоги безпеки технічного обслуговування		
15.14. Системи індикації двигуна	1	2
Температура вихідного газу/температура перед турбіною		

	Рівень	
	A	B1
Індикація тяги двигуна: системи індикації ступеня підвищення тиску в компресорі двигуна, тиску нагнітання, тиску на виході газотурбінного двигуна або тиску в реактивному соплі		
Тиск і температура мастила		
Тиск і подача палива		
Частота обертів двигуна		
Вимірювання та індикація вібрації		
Момент обертання		
Потужність		
15.15. Системи нарощування потужності		
Функціонування і застосування	-	1
Вприскування води, водяного розчину метанолу		
Системи форсажної камери		
15.16. Турбогвинтові двигуни		
З'єднана газом /вільна турбіна і механічно з'єднані турбіни	1	2
Редуктори		
Інтегроване управління двигуном і гвинтом		
Засоби запобігання перевищенню частоти обертання		
15.17. Турбовальні двигуни		
Механізми, приводні системи, понижувальний привід, муфти, системи управління	1	2
15.18. Допоміжні силові установки (APUs)		
Призначення, функціонування, захисні системи	1	2
15.19. Розміщення силової установки		
Конфігурація протипожежних перегородок, обичайок, звукопоглинальних панелей, підвісок двигуна, віброізолювальних опор, шлангів, трубопроводів, фідерів, з'єднувачів, обплетення, тросів і тяг управління, точок підйому і дренажів	1	2
15.20. Протипожежні системи		
Функціонування систем виявлення і гасіння вогню	1	2

	Рівень	
	A	B1
15.21. Контроль двигуна і експлуатація на землі	1	3
Процедури запуску і гонки двигуна на землі		
Інтерпретація вихідної потужності двигуна та параметрів		
Контроль стану (включаючи аналіз мастила, вібрації і бороскопіювання)		
Перевірка двигуна і його компонентів за критеріями, допустимими відхиленнями і даними, зазначеними виробником двигуна		
Миття/чистка компресора		
Пошкодження стороннім предметом		
15.22. Збереження і консервація двигуна	-	2
Консервація і розконсервація двигуна і агрегатів/систем		

МОДУЛЬ 16. ПОРШНЕВИЙ ДВИГУН

	Рівень		
	A	B1	B3
16.1. Основи	1	2	2
Механічний, тепловий і об'ємний коефіцієнти корисної дії			
Робочі цикли – 2-тактний, 4-тактний, Отто, Дизеля			
Робочий об'єм і ступінь стискання			
Конфігурація двигуна і порядок запалювання			
16.2. Характеристики двигуна	1	2	2
Розрахунок і вимірювання потужності			
Фактори, що впливають на потужність двигуна			
Суміші/збіднення, передчасне запалювання			
16.3. Конструкція двигуна	1	2	2
Картер двигуна, колінчатий вал, розподільні вали, відстійник			
Коробка допоміжних приводів			
Збирання циліндра і поршня			
Шатун, впускний і випускний колектори			
Клапанні механізми			
Редуктори повітряного гвинта			

	Рівень		
	A	B1	B3
16.4. Паливні системи двигуна			
16.4.1. <i>Карбюратори</i>	1	2	2
Типи, конструкція і принципи роботи Охолодження і нагрівання			
16.4.2. <i>Системи впорскування палива</i>	1	2	2
Типи, конструкція і принципи роботи			
16.4.3. <i>Електронне управління двигуном</i>	1	2	2
Робота управління двигуном і системи регулювання подачі палива, включаючи електронне управління двигуном (FADEC) Схеми систем і компоненти			
16.5. Системи запуску і запалювання	1	2	2
Системи запуску та попереднього підігріву Типи магнето, конструкція і принципи роботи Проводка системи запалювання, свічки запалювання Системи низької і високої напруги			
16.6. Вхідна, вихлопна і охолоджувальна системи	1	2	2
Конструкція і робота впускних систем, включаючи додаткові повітряні системи Випускні системи, системи охолодження двигуна – повітряні і рідинні			
16.7. Наддув/турбонаддув	1	2	2
Принципи і призначення наддуву і його вплив на параметри двигуна Конструкція і робота систем наддуву/турбонаддуву Системна термінологія Системи управління Система захисту			
16.8. Змазки і паливо	1	2	2
Властивості та специфікації Присадки до палива Заходи безпеки			

	Рівень		
	A	B1	B3
16.9. Системи змащування	1	2	2
Робота/схема системи і компоненти			
16.10. Системи індикації двигуна	1	2	2
Частота обертів двигуна			
Температура головки циліндра			
Температура охолоджувальної рідини			
Тиск і температура мастила			
Температура вихідних газів			
Тиск і подача палива			
Тиск у колекторі			
16.11. Розміщення силової установки	1	2	2
Конфігурація протипожежних перегородок, обичайок, звукопоглинальних панелей, підвісок двигуна, протівібраційних опор, шлангів, труб, фідерів, з'єднувачів, обплетення, тросів і тяг управління, точок підйому і дренажів			
16.12. Перевірка двигуна і експлуатація на землі	1	3	2
Процедури запуску і гонки двигуна на землі			
Інтерпретація потужності та параметрів двигуна			
Перевірка двигуна і його компонентів: критерії, допустимі відхилення і дані, зазначені виробником двигуна			
16.13. Збереження і консервація двигуна	-	2	1
Консервація і розконсервація двигуна і агрегатів/систем			

МОДУЛЬ 17А. ПОВІТРЯНИЙ ГВИНТ

Примітка. Цей модуль не застосовується до категорії В3. Відповідні теми підготовки для категорії В3 визначено в модулі 17В.

	Рівень	
	A	B1
17.1. Основи	1	2
Теорія елемента лопаті		
Високий/низький кут установки лопаті, кут реверса, кут атаки, частота обертання		

	Рівень	
	A	B1
Сковзання повітряного гвинта		
Аеродинамічна, відцентрова сила і сила тяги		
Крутильний момент		
Кут атаки набігаючого на лопать повітряного потоку		
Вібрація і резонанс		
17.2. Конструкція повітряного гвинта	1	2
Методи конструювання і матеріали, що використовуються в композиційних і металевих повітряних гвинтах		
Розташування лопаті, поверхня лопаті, комель лопаті, спинка лопаті та втулка повітряного гвинта в зборі		
Повітряний гвинт фіксованого шагу, регульованого шагу, постійної частоти обертання		
Встановлення повітряного гвинта/кока		
17.3. Управління шагом повітряного гвинта	1	2
Управління частотою обертання і методи зміни шага, механічні та електричні/електронні		
Флюгування і шаг з від'ємною тягою		
Захист від перевищення частоти обертання		
17.4. Синхронізація повітряного гвинта	-	2
Обладнання для синхронізації і фазової синхронізації		
17.5. Захист повітряного гвинта від обледеніння	1	2
Рідинне і електричне обладнання проти обледеніння		
17.6. Технічне обслуговування повітряного гвинта	1	3
Статичне і динамічне балансування		
Встановлення співвісності лопатей		
Оцінювання пошкодження, ерозії, корозії, руйнування в разі удару і розшарування матеріалу лопатей		
Схеми обробки/ремонтів повітряного гвинта		
Випробування двигуна з повітряним гвинтом		
17.7. Зберігання і консервація повітряного гвинта	1	2
Консервація і розконсервація повітряного гвинта		

МОДУЛЬ 17В. ПОВІТРЯНИЙ ГВИНТ

Примітка. Цей модуль відображає технологію гвинта літаків, що належать до категорії В3.

	Рівень
	В3
17.1. Основи	2
Теорія елемента лопаті	
Високий/низький кут установки лопаті, кут реверса, кут атаки, частота обертання	
Сковзання повітряного гвинта	
Аеродинамічна, відцентрова сила і сила тяги	
Крутильний момент	
Кут атаки набігаючого на лопать повітряного потоку	
Вібрація і резонанс	
17.2. Конструкція повітряного гвинта	2
Методи конструювання і матеріали, що використовуються в композиційних і металевих повітряних гвинтах	
Розташування лопаті, поверхня лопаті, комель лопаті, спинка лопаті та втулка повітряного гвинта в зборі	
Повітряний гвинт фіксованого шагу, регульованого шагу, постійної частоти обертання	
Встановлення повітряного гвинта/кока	
17.3. Управління шагом повітряного гвинта	2
Управління частотою обертання і методи зміни шага, механічні та електричні/електронні	
Флюгування і шаг з від'ємною тягою	
Захист від перевищення частоти обертання	
17.4. Синхронізація повітряного гвинта	2
Обладнання для синхронізації і фазової синхронізації	
17.5. Захист повітряного гвинта від обледеніння	2
Рідинне і електричне обладнання проти обледеніння	
17.6. Технічне обслуговування повітряного гвинта	2
Статичне і динамічне балансування	
Встановлення співвісності лопатей	

	Рівень
	ВЗ
Оцінювання пошкодження, ерозії, корозії, руйнування в разі удару і розшарування матеріалу лопатей	
Схеми обробки/ремонтів повітряного гвинта	
Випробування двигуна з повітряним гвинтом	
17.7. Зберігання і консервація повітряного гвинта	2
Консервація і розконсервація повітряного гвинта	

Доповнення II до додатка 3 до
Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ V)

Доповнення II (Appendix II)

Стандарт базових екзаменів

1. Загальні положення

1.1. Усі базові екзамени мають проводитися з використанням формату тестового питання та описових питань, як зазначено нижче. Неправильні відповіді мають здаватися однаково правдоподібними для будь-якої особи, недосвідченої з цього питання. Всі варіанти мають чітко стосуватися питання, мати однакову лексику, граматичну будову та довжину. У числових питаннях неправильні відповіді мають відповідати процедурним помилкам, таким як використання неправильних знаків або неправильне перетворення одиниць. Вони не мають бути випадковими цифрами.

1.2. Кожне тестове питання повинно мати три альтернативні відповіді, тільки одна із яких є правильною, і кандидату надається час для виконання модуля, який базується на номінальній середній величині у 75 секунд на одне питання.

1.3. Кожне описове питання вимагає підготовки письмової відповіді, для чого кандидатові надається 20 хвилин для відповіді на кожне таке питання.

1.4. Відповідні описові питання мають бути підготовлені і використовуватися для оцінювання знань тем, зазначених у модулях 7A, 7B, 9A,

9В та 10 Доповнення I до цього додатка (Part-66).

1.5. Кожне питання повинно мати підготовлену модель відповіді, яка також включатиме будь-які відомі альтернативні відповіді, що можуть бути віднесені до інших підрозділів.

1.6. Модель відповіді також поділяється на перелік важливих пунктів, які називаються ключовими.

1.7. Тестова частина кожного підмодуля або модуля вважається складеною, якщо 75% відповідей є правильними.

1.8. Кожна відповідь на описове питання вважається прийнятою на 75%, якщо відповідь кандидата містить 75% необхідних ключових пунктів питання і не має серйозних помилок у необхідних ключових пунктах.

1.9. Якщо не складено тільки тестову частину або тільки описову частину, тоді необхідно перескласти тільки тестову частину або тільки описову частину відповідно.

1.10. Система відмічання помилок не використовуватиметься для визначення, чи склав кандидат екзамен.

1.11. Не складений модуль можна перескласти не раніше ніж через 90 днів з моменту його не складення, крім випадку, коли схвалена згідно вимогами додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил організація з підготовки до технічного обслуговування проводить курси повторного вивчення не складених предметів відповідного модуля, тоді не складений модуль може бути

перескладений через 30 днів.

1.12. Періоди часу, передбачені 66.A.25 цього додатка (Part-66), стосуються кожного окремого екзамену по модулю, за винятком тих екзаменів по модулю, які були здані як частина іншої категорії свідоцтва, на основі якої свідоцтво вже було видане.

1.13. Максимальна кількість послідовних спроб для кожного модуля дорівнює трьом. Наступні підходи з трьох спроб надаються через один рік.

Заявник має проінформувати в письмовій формі організацію з підготовки до технічного обслуговування або компетентний орган, які проводять екзаменування про кількість і дати спроб протягом останнього року та організацію або компетентний орган, де ці спроби мали місце. Організація з підготовки до технічного обслуговування або компетентний орган є відповідальним(ою) за перевірку кількості спроб протягом застосовного строку.

2. Кількість питань для модулів Доповнення I до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил

2.1. МОДУЛЬ 1 – МАТЕМАТИКА

Категорія А – 16 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 20 хвилин.

Категорія В1 – 32 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 40 хвилин.

Категорія В2 – 32 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 40 хвилин.

Категорія В3 – 28 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 35 хвилин.

2.2. МОДУЛЬ 2 – ФІЗИКА

Категорія А – 32 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 40 хвилин.

Категорія В1 – 52 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 65 хвилин.

Категорія В2 – 52 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 65 хвилин.

Категорія В3 – 28 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 35 хвилин.

2.3 МОДУЛЬ 3 – ОСНОВИ ЕЛЕКТРИКИ

Категорія А – 20 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 25 хвилин.

Категорія В1 – 52 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 65 хвилин.

Категорія В2 – 52 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 65 хвилин.

Категорія В3 – 24 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 30 хвилин.

2.4. МОДУЛЬ 4 – ОСНОВИ ЕЛЕКТРОНІКИ

Категорія В1 – 20 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 25 хвилин.

Категорія В2 – 40 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 50 хвилин.

Категорія В3 – 8 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 10 хвилин.

2.5. МОДУЛЬ 5 – ЦИФРОВА ТЕХНІКА / ЕЛЕКТРОННІ ІНСТРУМЕНТАЛЬНІ СИСТЕМИ

Категорія А – 16 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 20 хвилин.

Категорії В1.1 та В1.3 – 40 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 50 хвилин.

Категорії В1.2 та В1.4 – 20 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 25 хвилин.

Категорія В2 – 72 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 90 хвилин.

Категорія В3 – 16 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 20 хвилин.

2.6. МОДУЛЬ 6 – МАТЕРІАЛИ І ДЕТАЛІ

Категорія А – 52 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 65 хвилин.

Категорія В1 – 72 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 90 хвилин.

Категорія В2 – 60 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 75 хвилин.

Категорія В3 – 60 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 75 хвилин.

2.7. МОДУЛЬ 7А – ПРАКТИКА ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

Категорія А – 72 тестових питань та 2 описових питання. Час на виконання – 90+40 хвилин.

Категорія В1 – 80 тестових питань та 2 описових питання. Час на виконання – 100+40 хвилин.

Категорія В2 – 60 тестових питань та 2 описових питання. Час на виконання – 75+40 хвилин.

МОДУЛЬ 7В – ПРАКТИКА ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

Категорія В3 – 60 тестових питань та 2 описових питання. Час на виконання – 75+40 хвилин.

2.8. МОДУЛЬ 8 – ОСНОВИ АЕРОДИНАМІКИ

Категорія А – 20 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 25 хвилин.

Категорія В1 – 20 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 25 хвилин.

Категорія В2 – 20 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 25 хвилин.

Категорія В3 – 20 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 25 хвилин.

2.9. МОДУЛЬ 9А – ЛЮДСЬКІ ФАКТОРИ

Категорія А – 20 тестових питань та 1 описове питання. Час на виконання – 25+20 хвилин.

Категорія В1 – 20 тестових питань та 1 описове питання. Час на виконання – 25+20 хвилин.

Категорія В2 – 20 тестових питань та 1 описове питання. Час на виконання – 25+20 хвилин.

МОДУЛЬ 9В – ЛЮДСЬКІ ФАКТОРИ

Категорія В3 – 16 тестових питань та 1 описове питання. Час на виконання – 20+20 хвилин.

2.10. МОДУЛЬ 10 – АВІАЦІЙНЕ ЗАКОНОДАВСТВО

Категорія А – 32 тестових питань та 1 описове питання. Час на виконання – 40+20 хвилин.

Категорія В1 – 40 тестових питань та 1 описове питання. Час на виконання – 50+20 хвилин.

Категорія В2 – 40 тестових питань та 1 описове питання. Час на виконання – 50+20 хвилин.

Категорія В3 – 32 тестових питань та 1 описове питання. Час на виконання – 40+20 хвилин.

2.11. МОДУЛЬ 11А – АЕРОДИНАМІКА, КОНСТРУКЦІЇ ТА СИСТЕМИ ГАЗОТУРБІННОГО ЛІТАКА

Категорія А – 108 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 135 хвилин.

Категорія В1 – 140 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 175 хвилин.

МОДУЛЬ 11В – АЕРОДИНАМІКА, КОНСТРУКЦІЇ ТА СИСТЕМИ ПОРШНЕВОГО ЛІТАКА

Категорія А – 72 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 90 хвилин.

Категорія В1 – 100 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 125 хвилин.

МОДУЛЬ 11С – АЕРОДИНАМІКА, КОНСТРУКЦІЇ ТА СИСТЕМИ ПОРШНЕВОГО ЛІТАКА

Категорія В3 – 60 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 75 хвилин.

2.12. МОДУЛЬ 12 – АЕРОДИНАМІКА, КОНСТРУКЦІЇ ТА СИСТЕМИ ВЕРТОЛЬОТА

Категорія А – 100 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 125 хвилин.

Категорія В1 – 128 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 160 хвилин.

2.13. МОДУЛЬ 13 – АЕРОДИНАМІКА, КОНСТРУКЦІЇ ТА СИСТЕМИ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

Категорія В2 – 180 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 225 хвилин. За необхідності, питання та час на виконання можуть бути розділені на дві частини.

2.14. МОДУЛЬ 14 – СИЛОВА УСТАНОВКА

Категорія В2 – 24 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 30 хвилин.

2.15. МОДУЛЬ 15 – ГАЗОТУРБІННИЙ ДВИГУН

Категорія А – 60 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 75 хвилин.

Категорія В1 – 92 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 115 хвилин.

2.16. МОДУЛЬ 16 - ПОРШНЕВИЙ ДВИГУН

Категорія А - 52 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 65 хвилин.

Категорія В1 - 72 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 90 хвилин.

Категорія В3 - 68 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 85 хвилин.

2.17. МОДУЛЬ 17А – ПОВІТРЯНИЙ ГВИНТ

Категорія А – 20 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 25 хвилин.

Категорія В1 – 32 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 40 хвилин.

МОДУЛЬ 17В – ГВИНТ

Категорія В3 – 28 тестових та 0 описових питань. Час на виконання – 35 хвилин.

Доповнення III до додатка 3 до
Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ V)

Доповнення III (Appendix III)

Стандарт підготовки і екзаменів з типу повітряного судна

Підготовка на робочому місці

1. Загальні положення

Підготовка на тип повітряного судна має складатися з теоретичної підготовки та екзаменування для всіх категорій та (за винятком категорії C) практичної підготовки і оцінювання.

(a) Теоретична підготовка та екзаменування мають відповідати таким вимогам:

- (i) Проводитися організацією з підготовки до технічного обслуговування, схваленою відповідно до додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил, або іншою організацією, безпосередньо схваленою компетентним органом.
- (ii) За винятком випадків, дозволених підготовкою з відмінностей, яка зазначена у підпункті (c) цього пункту, відповідати:
застосовним елементам, які визначені в обов'язковій частині прийнятних даних для забезпечення експлуатації відповідно до Part-21 або, якщо такі елементи не є чинними, стандарту, зазначеному у пункті 3.1 цього доповнення, та

стандарту екзаменування підготовки з типу, зазначеного у пункті 4.1 цього доповнення.

- (iii) У разі якщо особа отримала кваліфікацію категорії С академічним шляхом, як зазначено у 66.A.30 (a) (5) цього додатка (Part-66), перша теоретична підготовка на тип відповідного повітряного судна має бути на рівні категорії В1 або В2.
- (iv) Має бути розпочата і завершена протягом 3 років до подання заявки на внесення рейтингу типу.

(b) Практична підготовка та оцінювання мають відповідати таким вимогам:

- (i) Проводитися організацією з підготовки до технічного обслуговування схваленою відповідно до додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил, або іншою організацією, безпосередньо схваленою компетентним органом.
- (ii) За винятком випадків, дозволених підготовкою з відмінностей, яка зазначена у підпункті (c) цього пункту, відповідати: застосовним елементам, які визначені в обов'язковій частині прийнятних даних для забезпечення експлуатації відповідно до Part-21 або, якщо такі елементи не є чинними, стандарту, зазначеному у пункті 3.2 цього доповнення, та стандарту оцінювання підготовки з типу, зазначеного у пункті 4.2 цього доповнення.

- (iii) Включати характерний перелік завдань з технічного обслуговування, що належать до типу повітряного судна.
- (iv) Включати демонстрації використання обладнання, компонентів, тренажерів, інших пристроїв або повітряних суден.
- (v) Має бути розпочата і завершена протягом 3 років до подання заявки на внесення рейтингу типу.

(с) Підготовка з відмінностей

- (i) Підготовка з відмінностей – підготовка, необхідна для опанування відмінності між рейтингами двох різних типів повітряного судна того самого виробника, як визначено компетентним органом.
- (ii) Підготовка з відмінностей має бути визначена в кожному конкретному випадку на індивідуальній основі з урахуванням вимог, що містяться у цьому Доповненні щодо теоретичного і практичного елементів підготовки на рейтинг типу.
- (iii) Рейтинг типу має бути внесений до свідоцтва тільки після підготовки з відмінностей, коли заявник також відповідає одній з таких умов:
 - має внесений до свідоцтва рейтинг типу повітряного судна, відмінності з якого були ідентифіковані, або
 - має завершену підготовку на тип, що вимагається для повітряного судна, відмінності з якого було ідентифіковано.

2. Рівні підготовки на тип повітряного судна

Нижчезазначені три рівні визначають мету, обсяг підготовки та рівень знань, які необхідно досягти в процесі підготовки.

Рівень 1. Короткий огляд конструкції планера, систем та силової установки, як зазначено у частині опису систем керівництва з технічного обслуговування повітряного судна / інструкції з підтримання льотної придатності.

Мета курсу – після закінчення підготовки за Рівнем 1 студент повинен:

- (a) надавати простий опис всього предмета, використовуючи загальні слова та приклади, типові терміни та визначити заходи безпеки щодо планера, його систем та силової установки;
- (b) ідентифікувати керівництва повітряного судна, актуальні технології з технічного обслуговування планера, його систем та силової установки;
- (c) визначити загальне розташування головних систем повітряного судна;
- (d) визначити загальне розташування й характеристики силової установки;
- (e) ідентифікувати спеціальні інструменти і обладнання, що використовуються повітряним судном.

Рівень 2. Загальний огляд систем управління, індикації, головних компонентів, включаючи їх розташування і призначення, обслуговування та виявлення незначних несправностей.

Мета курсу – додатково до інформації, зазначеної в Рівні 1, після закінчення Рівня 2 студент повинен:

- (a) розуміти теоретичні основи; застосовувати знання на практиці із застосуванням деталізованих процедур;
- (b) пригадати заходи безпеки під час роботи на повітряному судні або поряд з ним, на силовій установці та системах;
- (c) описати особливості доступу до систем і повітряного судна, принципи поведіння в ньому, виникнення потужності та джерела;
- (d) ідентифікувати розташування головних компонентів;
- (e) пояснити принципи нормального функціонування кожної з головних систем, включаючи термінологію та номенклатуру;
- (f) виконати процедури обслуговування, пов'язані з повітряним судном: паливної, силової установки, гідравлічної, шасі, води/відходів, кисневої;
- (g) продемонструвати вміння використовувати звіти екіпажу та бортової системи звітування (усунення незначних несправностей) та визначити льотну придатність повітряного судна згідно з MEL/CDL;
- (h) продемонструвати використання, інтерпретацію та застосування відповідної документації, включаючи керівництва з підтримання

льотної придатності, керівництв з технічного обслуговування, ілюстрованих каталогів запчастин і таке інше.

Рівень 3. Детальний опис, експлуатація, розташування компонентів, процедури зняття/установки, визначення і усунення несправностей на рівні, зазначеному в керівництві з технічного обслуговування.

Мета курсу – додатково до інформації, зазначеної в Рівні 1 та Рівні 2, після закінчення Рівня 3 студент повинен:

- (a) продемонструвати теоретичні знання систем та конструкцій повітряного судна та взаємозв'язків з іншими системами, надати докладний опис предмета, використовуючи теоретичні основи і конкретні приклади, інтерпретувати результати з різних джерел і вимірювань та застосовувати коригувальні дії (за потреби);
- (b) виконувати перевірки систем, силових установок, компонентів та функціональні перевірки, як зазначено у керівництві з технічного обслуговування повітряного судна;
- (c) демонструвати використання, тлумачення і застосування відповідної документації, включаючи керівництво з ремонту конструкції, керівництво з усунення несправностей тощо;
- (d) аналізувати інформацію з метою прийняття рішень щодо діагностики несправностей та їх усунення на рівні, зазначеному в керівництві з технічного обслуговування;

3. Стандарт підготовки на тип повітряного судна

Незважаючи на те, що підготовка на тип включає теоретичний та практичний елементи, курси можуть бути схвалені для теоретичного елементу, практичного елементу або їх поєднання.

3.1. Теоретичний елемент

(a) Мета:

Після закінчення теоретичного курсу підготовки студент повинен продемонструвати на рівнях, визначених у тематичному плані цього доповнення, докладні теоретичні знання, щодо систем повітряного судна, що застосовуються, конструкції, експлуатації, технічного обслуговування, ремонту та усунення несправностей відповідно до схвалених даних для технічного обслуговування. Студент повинен бути спроможним продемонструвати використання керівництв та схвалених процедур, у тому числі знання щодо відповідних перевірок і обмежень.

(b) Рівень підготовки:

Рівні підготовки зазначено у пункті 2 цього доповнення.

Після першого курсу підготовки на тип для персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, категорії C всі наступні курси потребуються тільки до Рівня 1.

Під час теоретичної підготовки Рівня 3, за потреби, може бути використаний навчальний матеріал Рівня 1 і Рівня 2 для вивчення повного обсягу розділу. Проте в процесі підготовки більшість навчального матеріалу і навчального часу має бути більш високого рівня.

(c) Тривалість:

Мінімальна тривалість теоретичної підготовки міститься в такій таблиці:

Продовження доповнення III
до додатка 3

Категорія	Години
Літаки з максимальною злітною масою понад 30 000 кг:	
B1.1	150
B1.2	120
B2	100
C	30
Літаки з максимальною злітною масою, рівною або менше 30 000 кг і вище 5 700 кг:	
B1.1	120
B1.2	100
B2	100
C	25
Літаки з максимальною злітною масою 5 700 кг і нижче (*)	
B1.1	80
B1.2	60
B2	60
C	15
Вертольоти (**)	
B1.3	120
B1.4	100
B2	100
C	25

(*) Для негерметичних літаків з поршневим двигуном з максимальною злітною масою 2000 кг і нижче мінімальна тривалість підготовки може бути зменшена на 50%.

(**) Для вертольотів у групі 2 (як зазначено у 66.A.42 додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил мінімальна тривалість підготовки може бути зменшена на 30%.

Для цілей таблиці, що наведена вище, година підготовки означає 60 хвилин підготовки і виключає будь-які перерви, екзаменування, перегляд, підготування та відвідування повітряного судна.

Ці години застосовуються тільки до теоретичних курсів для повної комбінації повітряного судна/двигуна відповідно до рейтингу типу, як визначено Агентством.

(d) Обґрунтування тривалості курсу:

Тривалість та охоплення тем курсів підготовки, що проводяться в організації з підготовки до технічного обслуговування, схваленій відповідно до додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил, і курсів, безпосередньо схвалених компетентним органом, мають бути обґрунтовані на підставі аналізу потреб у підготовці, що оснований на:

конструкції типу повітряного судна, його потребах в технічному обслуговуванні і типах експлуатації,

детальному аналізі відповідних розділів (див. зміст таблиці, наведеній в підпункті 3.1 (е) цього доповнення),

детальному аналізі компетентності, який відображає, що мета зазначена в підпункті 3.1 (а) цього доповнення, повністю досягнута.

Якщо під час аналізу потреб виявлена необхідність проведення більше годин підготовки, то тривалість курсу має бути довшою, ніж мінімальна тривалість, наведена в таблиці.

Аналогічно, тривалість підготовки по курсу відмінностей або комбінацій інших курсів (таких як поєднаних курсів B1/B2) та у випадках теоретичної підготовки на тип нижче показників, ніж наведено в підпункті 3.1 (с) цього доповнення, має бути обґрунтована компетентному органу за допомогою аналізу потреб у підготовці, як описано вище.

Крім того, курс повинен описати та обґрунтувати таке:

мінімальне відвідування, що вимагається для учня, з метою досягнення цілей курсу;

максимальна кількість годин підготовки на день, з урахуванням принципів педагогічного і людського фактора.

Якщо вимоги до необхідного мінімального відвідування не виконуються, сертифікат визнання не може бути виданий. Додаткова підготовка може бути надана організацією з підготовки для того, щоб відповідати вимогам необхідного мінімального відвідування.

(е) Зміст:

Як мінімум, елементи, що наведені нижче в тематичному плані, які є специфічними для типу повітряного судна, мають бути покритими. Додаткові

елементи, що введені у зв'язку зі змінами типу, технологічними змінами і т. п., повинні бути також включені.

Тематичні плани підготовки мають бути спрямовані на механічні та електричні аспекти для персоналу категорії В1, і електричні та аспекти авіоніки для категорії В2.

Рівень Розділи	Газотурбінні літаки		Поршневі літаки		Газотурбінні вертольоти		Поршневі вертольоти		Авіоніка
	В1	С	В1	С	В1	С	В1	С	
Категорія свідоцтва.	В1	С	В1	С	В1	С	В1	С	В2
Вступний модуль:									
05 Часові обмеження / форми технічного обслуговування	1	1	1	1	1	1	1	1	1
06 Розміри/Зони (МТОМ тощо)	1	1	1	1	1	1	1	1	1
07 Підйом та кріплення	1	1	1	1	1	1	1	1	1
08 Центрування і зважування	1	1	1	1	1	1	1	1	1
09 Буксирування і руління	1	1	1	1	1	1	1	1	1
10 Паркування/стоянка, зберігання та повернення в експлуатацію	1	1	1	1	1	1	1	1	1
11 Таблички та маркування	1	1	1	1	1	1	1	1	1
12 Обслуговування	1	1	1	1	1	1	1	1	1
20 Стандартні практики – тільки окремих тип	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Вертольоти:									
18 Аналіз вібрації та шуму (усунення неспівконусності лопатей)	—	—	—	—	3	1	3	1	—
60 Стандартні практики несучого гвинта	—	—	—	—	3	1	3	1	—
62 Несучі гвинти	—	—	—	—	3	1	3	1	1
62А Несучі гвинти - моніторинг та індикація	—	—	—	—	3	1	3	1	3
63 Приводи несучого гвинта	—	—	—	—	3	1	3	1	1
63А Приводи несучого гвинта – моніторинг та індикація	—	—	—	—	3	1	3	1	3
64 Хвостовий гвинт	—	—	—	—	3	1	3	1	1
64А Хвостовий гвинт – моніторинг та індикація	—	—	—	—	3	1	3	1	3
65 Привод хвостового гвинта	—	—	—	—	3	1	3	1	1
65А Привод хвостового гвинта – моніторинг та індикація	—	—	—	—	3	1	3	1	3
66 Лопаті, що складаються/Пілон	—	—	—	—	3	1	3	1	—
67 Органи управління гвинтами	—	—	—	—	3	1	3	1	—

Продовження доповнення III
до додатка 3

Рівень Розділи	Газотурбінні літаки		Поршневі літаки		Газотурбінні вертольоти		Поршневі вертольоти		Авіоніка
	—	—	—	—	—	—	—	—	
53 Конструкція планера (вертоліт)	—	—	—	—	3	1	3	1	—
25 Аварійно-рятувальне обладнання на воді	—	—	—	—	3	1	3	1	1
Конструкції планера									
51 Стандартні практики і конструкція (класифікація пошкоджень, оцінювання та ремонт)	3	1	3	1	—	—	—	—	1
53 Фюзеляж	3	1	3	1	—	—	—	—	1
54 Гондоли/пілони	3	1	3	1	—	—	—	—	1
55 Стабілізатори	3	1	3	1	—	—	—	—	1
56 Вікна	3	1	3	1	—	—	—	—	1
57 Крила	3	1	3	1	—	—	—	—	1
27А Керуючі аеродинамічні поверхні (всі)	3	1	3	1	—	—	—	—	1
52 Двері	3	1	3	1	—	—	—	—	1
Системи ідентифікації зон і ділянок	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Системи планера:									
21 Кондиціонування повітря	3	1	3	1	3	1	3	1	3
21А Постачання повітря	3	1	3	1	3	1	3	1	2
21В Герметизація	3	1	3	1	3	1	3	1	3
21С Пристрої безпеки та сповіщення	3	1	3	1	3	1	3	1	3
22 Автопілот	2	1	2	1	2	1	2	1	3
23 Системи зв'язку	2	1	2	1	2	1	2	1	3
24 Електроенергія	3	1	3	1	3	1	3	1	3
25 Обладнання та оснащення	3	1	3	1	3	1	3	1	1
25А Електронне обладнання включаючи аварійно-рятувальне обладнання	1	1	1	1	1	1	1	1	3
26 Протипожежний захист	3	1	3	1	3	1	3	1	3
27 Органи управління польотом	3	1	3	1	3	1	3	1	2
27А Робота системи:	3	1	—	—	—	—	—	—	3
Електрична/електродистанційна									
28 Паливні системи	3	1	3	1	3	1	3	1	2
28А Паливні системи – моніторинг та індикація	3	1	3	1	3	1	3	1	3
29 Гідравлічна енергія	3	1	3	1	3	1	3	1	2
29А Гідравлічна енергія – моніторинг та індикація	3	1	3	1	3	1	3	1	3
30 Захист від льоду та дощу	3	1	3	1	3	1	3	1	3
31 Системи індикації/запису	3	1	3	1	3	1	3	1	3
31А Приладові системи	3	1	3	1	3	1	3	1	3
32 Шасі	3	1	3	1	3	1	3	1	2
32А Шасі – моніторинг та індикація	3	1	3	1	3	1	3	1	3
33 Освітлення	3	1	3	1	3	1	3	1	3

Продовження доповнення III
до додатка 3

Рівень Розділи	Газотурбінні літаки		Поршневі літаки		Газотурбінні вертольоти		Поршневі вертольоти		Авіоніка
(ДСУ)									
Поршневі двигуни:									
70 Стандартні технологічні процеси – двигуни	—	—	3	1	—	—	3	1	1
70А Конструктивна компоновка та функціонування (встановлення вхідного пристрою, карбюраторів, систем вприскування палива, впуску, випуску та системи охолодження, наддуву / турбонаддуву, системи змащування)	—	—	3	1	—	—	3	1	1
70В Характеристики двигуна	—	—	3	1	—	—	3	1	1
71 Силова установка	—	—	3	1	—	—	3	1	1
73 Постачання паливом та управління двигуном	—	—	3	1	—	—	3	1	1
76 Управління двигуном	—	—	3	1	—	—	3	1	1
79 Мастило	—	—	3	1	—	—	3	1	1
80 Запуск	—	—	3	1	—	—	3	1	1
81 Турбонаддув	—	—	3	1	—	—	3	1	1
82 Вприскування води	—	—	3	1	—	—	3	1	1
83 Допоміжна коробка передач	—	—	3	1	—	—	3	1	1
84 Збільшення потужності	—	—	3	1	—	—	3	1	1
73А FADEC	—	—	3	1	—	—	3	1	3
74 Запалювання	—	—	3	1	—	—	3	1	3
77 Індикація двигуна	—	—	3	1	—	—	3	1	3
Повітряні гвинти									
60А Стандартні технологічні процеси — повітряний гвинт	3	1	3	1	—	—	—	—	1
61 Повітряні гвинти / рушійна сила	3	1	3	1	—	—	—	—	1
61А Конструкція повітряного гвинта	3	1	3	1	—	—	—	—	—
61В Управління шагом повітряного гвинта	3	1	3	1	—	—	—	—	—
61С Синхронізація повітряного гвинта	3	1	3	1	—	—	—	—	1
61D Електронне управління повітряним гвинтом	2	1	2	1	—	—	—	—	3
61E Захист повітряного гвинта від обледеніння	3	1	3	1	—	—	—	—	—
61F Технічне обслуговування повітряного гвинта	3	1	3	1	—	—	—	—	1

(f) Мультимедійні методи підготовки (МВТ) можуть бути використані для закріплення кожного елемента теоретичної підготовки в аудиторії або у віртуальному контрольованому просторі, за умови погодження компетентним органом, що схвалює курс підготовки.

3.2. Практичний елемент

(a) Мета:

Метою практичної підготовки є набуття необхідної компетентності для безпечного виконання технічного обслуговування, перевірок та повсякденної роботи згідно з керівництвом з технічного обслуговування та інших відповідних інструкцій і завдань для певного типу повітряного судна, наприклад пошуку і усунення несправностей, ремонтів, налаштувань, заміні, регулювань та функціональних перевірок. Це включає також правильне використання технічної літератури і документації на повітряне судно, правильне використання спеціальних інструментів і перевіреного обладнання, для виконання зняття та заміни компонентів і модулів певного типу повітряного судна, включаючи технічне обслуговування «на крилі».

(b) Зміст

Принаймні 50% позначених пунктів, наведених нижче в таблиці, які стосуються конкретного типу повітряного судна, мають бути завершені як частина практичної підготовки.

Позначені завдання представляють предмети, важливі для практичної підготовки для досягнення впевненості у тому, що робота, функції, встановлення і значимість для безпеки ключових завдань з технічного обслуговування адекватно розглядалися, особливо там, де вони не можуть бути повністю розкриті лише під час теоретичної підготовки. Незважаючи на те, що в

списку детально описана мінімальна кількість предметів практичної підготовки, інші пункти можуть бути додані для конкретного типу повітряного судна.

Завдання, що підлягають завершенню, мають бути типовими для повітряних суден і систем як за складністю, так і з технічної складової, необхідної для завершення цього завдання. Разом з тим, що відносно прості завдання можуть бути включені, інші більш складні завдання мають бути також включені та виконані для відповідного типу повітряного судна.

Умовні позначення, що використовуються у таблиці: LOC: місцезнаходження; FOT: функціональна/експлуатаційна перевірка; SGH: обслуговування та наземне обслуговування; R/I: зняття/встановлення; MEL: перелік мінімального обладнання; TS: пошук і усунення несправностей.

Розділи	B1/B2	B1					B2				
	LOC	FOT	SGH	R/I	MEL	TS	FOT	SGH	R/I	MEL	TS
Вступний модуль:											
5 Часові межі/форми технічного обслуговування	X/X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6 Розміри/Зони (МТОМ і таке інше)	X/X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7 Підйом та кріплення	X/X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8 Центрування і зважування	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
9 Буксирування і руління	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
10 Паркування/стоянка, зберігання та введення в експлуатацію	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
11 Трафарети та маркування	X/X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12 Обслуговування	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
20 Стандартні технологічні процеси – тільки окремий тип	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
Вертольоти:											
18 Аналіз вібрації та шуму (перевірка стану лопатей)	X/-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
60 Стандартна технологічні процеси несучого гвинта – лише конкретного типу	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
62 Несучі гвинти	X/-	-	X	X	-	X	-	-	-	-	-
62А Несучі гвинти - моніторинг та	X/X	X	X	X	X	X	-	-	X	-	X

Продовження доповнення III
до додатка 3

Розділи	B1/B2	B1					B2				
	LOC	FOT	SGH	R/I	MEL	TS	FOT	SGH	R/I	MEL	TS
індикація											
63 Приводи несучого гвинта	X/-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-
63A Приводи несучого гвинта – моніторинг та індикація	X/X	X	-	X	X	X	-	-	X	-	X
64 Хвостовий гвинт	X/-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-
64A Хвостовий гвинт – моніторинг та індикація	X/X	X	-	X	X	X	-	-	X	-	X
65 Привод хвостового гвинта	X/-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-
65A Привод хвостового гвинта – моніторинг та індикація	X/X	X	-	X	X	X	-	-	X	-	X
66 Лопаті, що складуються/пілон	X/-	X	X	-	-	X	-	-	-	-	-
67 Управління несучим гвинтом в польоті	X/-	X	X	-	X	X	-	-	-	-	-
53 Конструкція планера (вертоліт)											
Примітка: покрито конструкцією планера											
25 Аварійно-рятувальне обладнання на воді	X/X	X	X	X	X	X	X	X	-	-	-
Конструкції планера:											
51 Стандартні технологічні процеси і конструкція (класифікація пошкоджень, оцінювання та ремонт)											
53 Фюзеляж	X/-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
54 Гондоли/пілони	X/-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
55 Стабілізатори	X/-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
56 Вікна	X/-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
57 Крила	X/-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27A Поверхні управління польотом	X/-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
52 Двері	X/X	X	X	-	-	-	-	X	-	-	-
Системи планера:											
21 Кондиціонування повітря	X/X	X	X	-	X	X	X	X	-	X	X
21A Постачання повітря	X/X	X	-	-	-	-	X	-	-	-	-
21B Герметизація	X/X	X	-	-	X	X	X	-	-	X	X
21C Пристрої безпеки та оповіщення	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
22 Автопілот	X/X	-	-	-	X	-	X	X	X	X	X
23 Системи зв'язку	X/X	-	X	-	X	-	X	X	X	X	X
24 Електроенергія	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25 Обладнання та оснащення	X/X	X	X	X	-	-	X	X	X	-	-

Продовження доповнення III
до додатка 3

Розділи	B1/B2	B1					B2				
	LOC	FOT	SGH	R/I	MEL	TS	FOT	SGH	R/I	MEL	TS
управління двигуном											
73A Системи FADEC	X/X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X
74 Запалювання	X/X	X	-	-	-	-	X	-	-	-	-
76 Управління двигуном	X/-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-
77 Індикація двигуна	X/X	X	-	-	X	X	X	-	-	X	X
78 Вихідний пристрій	X/-	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-
79 Мастило	X/-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-
80 Запуск	X/-	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-
81 Турбіни	X/-	X	X	X	-	X	-	-	-	-	-
82 Вприскування води	X/-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
83 Допоміжна коробка приводів	X/-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-
84 Збільшення потужності	X/-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Повітряні гвинти:											
60A Стандартні технологічні процеси — повітряний гвинт	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-
61 Повітряні гвинти/рушійна сила	X/X	X	X	-	X	X	-	-	-	-	-
61A Конструкція повітряного гвинта	X/X	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
61B Управління шагом повітряного гвинта	X/-	X	-	X	X	X	-	-	-	-	-
61C Синхронізація повітряного гвинта	X/-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-
61D Електронне управління повітряним гвинтом	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
61E Захист повітряного гвинта від обледеніння	X/-	X	-	X	X	X	-	-	-	-	-
61F Технічне обслуговування повітряного гвинта	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

4. Стандарт екзаменування підготовки та оцінювання з типу

4.1. Стандарт екзаменування теоретичного елемента

Після завершення теоретичної частини підготовки на тип повітряного судна має бути проведене письмове екзаменування, яке має відповідати таким вимогам:

(a) Формат екзаменування є тестового типу. Кожне тестове питання повинно мати три альтернативні відповіді, лише одна з яких є правильною. Загальний час базується на загальній кількості питань і час для відповідей базується на номінальній середній величині 90 секунд на питання.

(b) Неправильна відповідь має здаватися однаково правдоподібною для будь-якої особи, неосвіченої з цього питання. Всі варіанти мають чітко стосуватися питання, мати однакову лексику, граматичну будову та довжину.

(c) У числових питаннях неправильні відповіді мають відповідати процедурним помилкам, таким як використання неправильних знаків (+ замість -) або неправильне перетворення одиниць. Вони не мають бути випадковими цифрами.

(d) Рівень екзаменування для кожного розділу (*) має бути визначений відповідно до пункту 2 цього доповнення. Проте використання обмеженого числа питань з більш низького рівня є прийнятним.

(*) Для цілей цього пункту «розділ» означає кожен з рядків, що знаходиться попереду цифри в таблиці, наведеній у підпункті 3.1 (e).

(e) Екзаменування має бути за принципом «закритої книги». Використання будь-якого матеріалу категорично заборонено. Виключення може бути зроблене для випадку перевірки здатності кандидатів на категорію B1 або B2 розкривати зміст технічних документів.

(f) Кількість питань має становити щонайменше одне питання на годину навчання. Кількість питань до кожного розділу і їх рівень повинні бути відповідні:

фактичним навчальним годинам, витраченим на викладання в цьому

розділі та рівню,

меті навчання, яка надається аналізом потреб у підготовці.

Компетентний орган оцінює кількість і рівень питань, коли схвалює курс.

(g) Екзаменування вважається складеним за умови надання 75% правильних відповідей. Якщо екзаменування на тип розділено на кілька частин, кожне екзаменування має бути складене на бал не нижче 75%. Для досягнення точності в прохідному балі, що становить 75%, кількість екзаменаційних питань має бути кратна 4.

(h) Штрафні відмітки (негативні бали за неправильні відповіді) не використовуються.

(i) Закінчення модульних фаз екзаменування не може вважатися фінальним екзаменуванням, крім випадку, коли вони містять необхідну відповідну кількість та рівень питань.

4.2. Стандарт оцінювання практичного елемента

Після завершення практичного елемента підготовки на тип повітряного судна повинне бути виконане оцінювання, яке має відповідати такому:

(a) Оцінювання має виконуватись призначеними експертами з оцінювання практичних навичок відповідної кваліфікації.

(b) Оцінюванню підлягають знання та навички студента.

5. Стандарт екзаменування з типу

Екзаменування з типу має проводитися організаціями з підготовки, схваленими у встановленому порядку відповідно до додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил або компетентним органом.

Екзаменування має ґрунтуватися на усному, письмовому або практичному оцінюванні або їх комбінації і повинно відповідати таким вимогам:

- (a) Питання усного екзаменування мають бути відкриті.
- (b) Питання письмового екзаменування мають бути описового типу або у вигляді тестових питань.
- (c) Практичне оцінювання повинно має компетентність особи виконувати певні задачі.
- (d) Теми для екзаменування мають бути з переліку розділів (**) тематичного плану підготовки/екзаменування з типу, зазначеного в пункті 3, на відповідному рівні.

(**)Для цілей цього пункту «розділ» означає кожен з рядків, що знаходиться попереду цифри в таблицях, наведених у пунктах 3.1 (e) і 3.2 (b).

- (e) Неправильна відповідь має здаватися однаково правдоподібною для будь-якої особи, необізнаної з цього питання. Всі варіанти повинні чітко стосуватися питання, мати однакову лексику, граматичну будову та довжину.
- (f) У числових питаннях неправильні відповіді мають відповідати процедурним помилкам, таким як використання неправильних знаків

або неправильне перетворення одиниць. Вони не мають бути випадковими цифрами.

- (g) Екзаменування має гарантувати досягнення таких цілей:
1. Розуміння та впевнене обговорення конструкції повітряного судна та його систем.
 2. Гарантування безпечного виконання технічного обслуговування, перевірок та повсякденної роботи згідно з керівництвом з технічного обслуговування та інших відповідних інструкцій і завдань для певного типу повітряного судна, наприклад визначення несправностей, ремонту, налаштування, заміни, регулювання та функціональні перевірки, такі як запуск двигуна та інші, якщо вимагається.
 3. Правильне використання всієї технічної літератури і документації на повітряне судно.
 4. Правильне використання спеціалізованих/спеціальних інструментів і тестового обладнання, зняття та заміни компонентів і модулів певного типу повітряного судна, включаючи технічне обслуговування «на крилі».
- (h) Застосовуються такі вимоги до екзаменування:
1. Максимальна кількість послідовних спроб дорівнює трьом. Потім підходи з трьох спроб дозволені після річного періоду очікування між підходами. Період очікування 30 днів є обов'язковим після першої

невдалої спроби в рамках одного підходу, а період очікування 60 днів вимагається після другої невдалої спроби.

Заявник має проінформувати в письмовій формі організацію з підготовки до технічного обслуговування або компетентний орган, які проводять екзаменування, про кількість і дати спроб протягом минулого року, а також організацію з підготовки до технічного обслуговування або компетентний орган, де ці спроби мали місце. Організація з підготовки до технічного обслуговування або компетентний орган є відповідальним(ою) за перевірку кількості спроб протягом застосовного терміну.

2. Екзаменування з типу має бути пройдене та необхідний практичний досвід має бути набутий протягом трьох років перед поданням заявки на внесення рейтингу у свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден.
3. Екзаменування з типу має проводитись в присутності принаймні одного екзаменатора. Екзаменатор(и) не має(ють) бути залучений(і) в підготовки заявника.

(i) Після екзаменування екзаменатор(и) має(ють) скласти і підписати письмовий звіт, у якому зазначає(ють) підстави зарахування кандидатові складання екзамену або незарахування.

6. Підготовка на робочому місці

Підготовка на робочому місці (OJT) має бути схвалена компетентним органом, який видав свідоцтво.

Вона має проводитися в та під контролем організації з технічного обслуговування, схваленої для технічного обслуговування конкретного типу повітряного судна і підлягає оцінюванню призначеними експертами з відповідною кваліфікацією.

Вона має бути розпочата та завершена протягом трьох років перед поданням заявки на внесення рейтингу типу.

(a) Мета:

Метою ОJT є отримання необхідних навичок та досвіду виконання безпечного технічного обслуговування.

(b) Зміст:

ОJT має покривати перелік завдань, прийнятних для компетентного органу. Завдання, що підлягають завершенню, мають бути типовими для повітряних суден і систем як за складністю, так і з технічної складової, необхідної для завершення цього завдання. Разом з тим, відносно прості завдання можуть бути включені, інші більш складні завдання мають бути також включені та виконані для відповідного типу повітряного судна.

Кожне завдання має бути підписане студентом і підтверджене підписом призначеної особи, яка здійснює нагляд. Зазначені завдання мають посилатися на актуальні технологічні карти/робочі листи тощо.

Остаточне оцінювання завершеного ОJT є обов'язковим і має бути здійснене призначеним експертом відповідної кваліфікації.

Такі дані мають бути відображені в робочих листах/журналах ОJT:

1. П.І.Б. студента;
2. Дата народження;

3. Схвалена організація з технічного обслуговування;
4. Місцезнаходження;
5. П.І.Б. особи/осіб, яка(які) здійснюють нагляд, і експерта з оцінювання практичних навичок (включаючи номер свідоцтва, якщо стосується);
6. Дата завершення завдання;
7. Опис завдання та технологічної карти/наряду-замовлення/технічного журналу тощо;
8. Тип повітряного судна і реєстраційний знак повітряного судна;
9. Заявлений рейтинг повітряного судна.

Для полегшення перевірки компетентним органом демонстрація ОJT повинна складатися з (i) детальних робочих листів/журналів та (ii) звіту про відповідність, що підтверджує відповідність ОJT вимогам цього додатка (Part-66).

Доповнення IV до додатка 3 до
Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ V)

Доповнення IV (Appendix IV)

Вимоги до досвіду для розширення свідоцтва персоналу з технічного
обслуговування повітряних суден Part-66

Нижченаведена таблиця визначає вимоги щодо досвіду з метою
включення нової категорії або підкатегорії до чинного свідоцтва Part-66.

Досвідом має бути практичний досвід з технічного обслуговування на
повітряному судні, що експлуатується, у підкатегорії, що відповідає заявці.

Вимоги до досвіду будуть знижені на 50%, якщо заявник закінчив
схвалений Part-147 курс, що відповідає обраній підкатегорії.

Від: \ До:	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B3
A1	–	6 місяців	6 місяців	6 місяців	2 роки	6 місяців	2 роки	1 рік	2 роки	6 місяців
A2	6 місяців	–	6 місяців	6 місяців	2 роки	6 місяців	2 роки	1 рік	2 роки	6 місяців
A3	6 місяців	6 місяців	–	6 місяців	2 роки	1 рік	2 роки	6 місяців	2 роки	1 рік
A4	6 місяців	6 місяців	6 місяців	–	2 роки	1 рік	2 роки	6 місяців	2 роки	1 рік
B1.1	Ніякого	6 місяців	6 місяців	6 місяців	–	6 місяців	6 місяців	6 місяців	1 рік	6 місяців
B1.2	6 місяців	Ніякого	6 місяців	6 місяців	2 роки	–	2 роки	6 місяців	2 роки	Ніякого
B1.3	6 місяців	6 місяців	Ніякого	6 місяців	6 місяців	6 місяців	–	6 місяців	1 рік	6 місяців
B1.4	6 місяців	6 місяців	6 місяців	Ніякого	2 роки	6 місяців	2 роки	–	2 роки	6 місяців
B2	6 місяців	6 місяців	6 місяців	6 місяців	1 рік	1 рік	1 рік	1 рік	–	1 рік
B3	6 місяців	Ніякого	6 місяців	6 місяців	2 роки	6 місяців	2 роки	1 рік	2 роки	–

Доповнення VI до додатка 3 до
Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ V)

Доповнення V (Appendix V)

Форма заявки – Форма 19 EASA

Продовження доповнення V
до додатка 3

ЗАЯВКА НА ВИДАЧУ/ВНЕСЕННЯ ЗМІН/ПРОДОВЖЕННЯ ДІЇ СВІДОЦТВА ПЕРСОНАЛУ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН ЗГІДНО З PART-66 (AML)		ФОРМА 19 EASA			
ВІДОМОСТІ ПРО ЗАЯВНИКА:					
Ім'я та прізвище:					
Місце проживання:					
Громадянство: Дата і місце народження:					
ДАНІ AML Part-66 (якщо застосовно):					
Номер свідоцтва: Дата видачі:					
ВІДОМОСТІ ПРО РОБОТОДАВЦЯ:					
Найменування:					
Місцезнаходження:					
Посилання на схвалення організації з технічного обслуговування:					
Тел: Факс:					
ЗАЯВКА НА: (Позначити відповідні квадрати)					
Видача AML <input type="checkbox"/>	Внесення змін до AML <input type="checkbox"/>	Продовження дії AML <input type="checkbox"/>			
Рейтинг	A	B1	B2	B3	C
Газотурбінний літак	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Поршневий літак	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Газотурбінний вертоліт	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Поршневий вертоліт	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Авіоніка			<input type="checkbox"/>		
Негерметизовані літаки з поршневим двигуном з максимальною злітною масою 2 т або менше				<input type="checkbox"/>	
Повітряне судно складної конструкції, оснащене двигуном					<input type="checkbox"/>
Повітряне судно інше, ніж повітряне судно складної конструкції					<input type="checkbox"/>
Внесення типу/ рейтингу/ усунення обмежень (якщо застосовно):					
.....					
Я бажаю подати заявку на видачу / внесення змін / продовження дії свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден Part-66, як зазначено вище, і підтверджую, що вся зазначена в цій заявці інформація є достовірною на момент її подання.					
Я також усвідомлюю, що подання будь-якої недостовірної інформації в цій заяві дискваліфікує мене як власника AML Part-66.					
Підпис: Ім'я та прізвище:					
Дата:					

Продовження доповнення V
до додатка 3

Я бажаю заявити про такі зарахування (якщо застосовно):
Зарахування досвіду на підставі підготовки Part-147
Зарахування екзамену на підставі еквівалентного екзамену
Додаю всі відповідні сертифікати
Рекомендація (якщо застосовно): цим засвідчую, що заявник має відповідні знання і досвід, що вимагаються Part-66, і рекомендую компетентному органу видати йому свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден Part-66.
Ім'я та прізвище: Підпис:
Посада: Дата:

Доповнення VI до додатка 3 до
Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих
завдань»
(розділ V)

Доповнення VI (Appendix VI)

Свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден
відповідно до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил

1. Зразок свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, що зазначене в Part-66, наведено далі.

2. Документ має бути надрукований за вказаною стандартною формою, але його розмір може бути зменшено для того, щоб дозволити згенерувати його на комп'ютері. У разі зменшення розміру документа необхідно залишити достатньо вільного місця в тих місцях, де вимагаються офіційні печатки/штампи. Документи, які згенеровано на комп'ютері, можуть не включати всі поля, якщо будь-які такі поля незаповнені, за умови, що документ може бути чітко впізнаний як свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, видане згідно з додатком 3 (Part-66).

3. Документ може бути заповнений англійською мовою та/або офіційною мовою держави-члена компетентного органу. У другому випадку для будь-якого утримувача свідоцтва, який потребує його використання поза межами держави-члена, до документа додається другий екземпляр англійською мовою для забезпечення розуміння, з метою взаємовизнання.

4. Кожен утримувач свідоцтва повинен мати унікальний номер

утримувача свідоцтва, який впроваджено на основі національного ідентифікатора та алфавітно-цифрового покажчика.

5. Сторінки документа можуть розміщуватися в іншому порядку, ніж визначеного в цьому прикладі та можуть не мати деякі або всі роздільні лінії за умови, що вся інформація, що міститься у свідоцтві, розташована так, що кожна сторінка свідоцтва відповідає нижчезазначеному прикладу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна.

6. Документ має бути підготовлений компетентним органом. Проте він також може бути підготовлений будь-якою організацією з технічного обслуговування, схваленою відповідно до додатка 2 (Part-145), якщо погоджено компетентним органом, а підготовка проводиться відповідно до процедури, яка викладена у керівництві організації з технічного обслуговування, як зазначено у 145.A.70 додатка 2 (Part-145). У всіх випадках, документ видається компетентним органом.

7. Підготовка будь-якої зміни до чинного свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден має бути виконана компетентним органом. Проте він також може бути підготовлений будь-якою організацією з технічного обслуговування, схваленої відповідно до додатка 2 (Part-145), якщо погоджено компетентним органом, а підготовка проводиться відповідно до процедури, яка викладена у керівництві організації з технічного обслуговування, як зазначено у 145.A.70 додатка 2 (Part-145). У всіх випадках компетентний орган вносить зміни до документа.

8. Утримувач свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден повинен зберігати його в належному стані та має гарантувати,

що до нього не внесено незаконних змін. Недотримання цього правила може призвести до анулювання свідоцтва або призвести до випадку, коли утримувачу не дозволяється мати будь-які сертифікаційні права. Це також може призвести до застосування санкцій відповідно до національного законодавства.

9. Свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, видане згідно з додатком 3 (Part-66), визнається всіма державами-членами і не потребує обміну, якщо його утримувач працює в іншій державі-члені.

10. Додаток до Форми 26 EASA є необов'язковим і може бути використаний тільки для включення національних прав, якщо такі права передбачено національним законодавством поза межами дії додатка 3 (Part-66).

11. Компетентний орган може не видавати сторінку з рейтингами типу повітряного судна свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, доки не виникне потреба у внесенні першого рейтингу типу повітряного судна і видачі понад однієї сторінки з рейтингами типу повітряного судна, якщо на них зазначається перелік.

12. Незважаючи на пункт 11, кожна видана сторінка повинна мати формат, як зазначено у цьому прикладі, і містити інформацію, визначену для цієї сторінки.

13. Свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден повинно чітко зазначати, що обмеження є виключенням з сертифікаційних прав. Якщо обмеження не застосовуються, сторінка «ОБМЕЖЕННЯ» має бути видана із зазначенням «Обмежень немає».

14. У разі використання друкованих бланків будь-яке поле для категорії, підкатегорії або рейтингу типу, що не містить відмітки рейтингу, має бути відмічене для позначення того, що рейтинг не підтримується.

<p>I. ЄВРОПЕЙСЬКИЙ СОЮЗ (*) [ДЕРЖАВА] [STATE] [НАЗВА ОРГАНУ ТА ЛОГОТИП] [AUTHORITY NAME & LOGO]</p>
<p>II. Part-66</p> <p>СВІДОЦТВО ПЕРСОНАЛУ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН AIRCRAFT MAINTENANCE LICENCE</p>
<p>III. Номер: [КОД ДЕРЖАВИ ЧЛЕНА].66.[XXXX] Licence No.</p>
<p>Форма 26 EASA Видання 4 EASA FORM 26 Issue 4</p>

IVa. Ім'я та прізвище утримувача: Full name of holder:
IVb. Дата і місце народження: Date and place of birth:
V. Місцепроживання утримувача: Address of holder:
VI. Громадянство утримувача: Nationality of holder:
VII. Підпис утримувача: Signature of holder:
III. Свідоцтво № Licence No.:

Продовження доповнення VI до додатка 3

VIII. Умови:

Conditions:

Це свідоцтво повинно бути підписане його утримувачем і діє за умови пред'явлення посвідчення особи, що містить фотографію утримувача свідоцтва.

This licence shall be signed by the holder and be accompanied by an identity document containing a photograph of the licence holder.

Наявність лише запису про будь-які категорії на сторінці «КАТЕГОРІЇ Part-66» не дає права утримувачу видавати сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна.

Endorsement of any categories on the page(s) entitled Part-66 CATEGORIES only, does not permit the holder to issue a certificate of release to service for an aircraft.

Це свідоцтво з внесеним рейтингом повітряного судна відповідає вимогам Додатка I ICAO.

This licence when endorsed with an aircraft rating meets the intent of ICAO annex 1.

Права утримувача цього свідоцтва визначені Авіаційними правилами України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань» і зокрема їх Додатком 3 (Part-66).

The privileges of the holder of this licence are prescribed by Aviation Rules of Ukraine «Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks» and particular its Annex 3 (Part-66).

Це свідоцтво діє до дати, вказаної на сторінці обмежень, якщо не було раніше призупинене або анульоване.

This licence remains valid until the date specified on the limitation page unless previously suspended or revoked.

Права згідно з цим свідоцтвом не можуть використовуватися, якщо протягом останніх двох років утримувач не мав 6 місяців досвіду з технічного обслуговування згідно з правами, що надані свідоцтвом, або не відповідає вимогам щодо надання відповідних прав.

The privileges of this licence may not be exercised unless in the preceding two year period the holder has had either 6 months of maintenance experience in accordance with the privileges granted by licence, or met the provision for the issue of the appropriate privileges.

III. Свідоцтво №

Licence No.:

XII. Part-66 РЕЙТИНГИ ПОВІТРЯНОГО СУДНА Part-66 AIRCRAFT RATINGS

Рейтинг повітряного судна Aircraft Rating	Категорія Category	Штамп і дата Stamp & Date

III. Свідоцтво №

Licence No.:

IX. Part-66 КАТЕГОРІЇ Part-66 Categories

ДІЙСНІСТЬ: Validity:	A	B1	B2	B3	C
Газотурбінні літаки Aeroplanes Turbine			n/a	n/a	n/a
Поршневі літаки Aeroplanes Piston			n/a	n/a	n/a
Газотурбінні вертольоти Helicopters Turbine			n/a	n/a	n/a
Поршневі вертольоти Helicopters Piston			n/a	n/a	n/a
Авіоніка Avionics	n/a	n/a		n/a	n/a
Повітряне судно складної конструкції, оснащене двигуном Complex motor-powered aircraft	n/a	n/a	n/a	n/a	
Повітряне судно інше, ніж повітряне судно складної конструкції, оснащене двигуном Aircraft other than complex motor- powered aircraft	n/a	n/a	n/a	n/a	
Негерметичні літаки з поршневим двигуном з МЗМ 2000 кг або менше Piston-engine non pressurised aeroplanes of 2000 kg MTOW and below	n/a	n/a	n/a		n/a

X. Підпис особи, що видає, і дата:

Signature of issuing officer & date:

XI. Печатка або штамп органу, що видає:

Seal or stamp of issuing Authority:

III. Свідоцтво №

Licence No.:

XIII. Part-66 ОБМЕЖЕННЯ Part-66 LIMITATIONS

Дійсне до:

Valid until:

III. Свідоцтво №

Licence No.:

<p>Додаток до Форми 26 EASA Annex to Form 26 EASA</p> <p>XIV. НАЦІОНАЛЬНІ ПРАВА поза обсягом Part-66 згідно з [національне законодавство] (Дійсні тільки в [держави-член])</p> <p>NATIONAL PRIVILEGES outside the scope of Part-66, in accordance with [National Legislation] (Valid only in [Member State])</p>
<p>Офіційний штамп і дата Official Stamp & Date</p>
<p>III. Свідоцтво № Licence No.:</p>

<p>НАВМИСНО ЗАЛИШЕНО НЕЗАПОВНЕНИМ INTENTIONALLY LEFT BLANK</p>
--

(*) Видалити для держав, які не є членами ЄС

Додаток 4
до Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ VI)

ДОДАТОК 4 (Annex IV)

Частина 147 (Part-147)

Зміст

147.1. Загальні відомості

РОЗДІЛ А – ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

ПІДЧАСТИНА А – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

147.A.05. Сфера застосування

147.A.10. Загальні положення

147.A.15. Заявка

ПІДЧАСТИНА В – ВИМОГИ ДО ОРГАНІЗАЦІЇ

147.A.100. Вимоги до виробничих приміщень та площ

147.A.105. Вимоги до персоналу

147.A.110. Записи інструкторів, екзаменаторів та експертів

147.А.115. Обладнання для проведення підготовки

147.А.120. Навчальний матеріал з технічного обслуговування

147.А.125. Записи

147.А.130. Процедури підготовки та система якості

147.А.135. Екзамени

147.А.140. Керівництво організації з підготовки до технічного обслуговування

147.А.145. Привілеї організації з підготовки до технічного обслуговування

147.А.150. Зміни в організації з підготовки до технічного обслуговування

147.А.155. Підтримання схвалення

147.А.160. Недоліки

РОЗДІЛ С – СХВАЛЕНИЙ БАЗОВИЙ КУРС ПІДГОТОВКИ

147.А.200. Схвалений базовий курс підготовки

147.А.205. Екзамени з базових знань

147.А.210. Оцінювання базових практичних навичок

ПІДЧАСТИНА D – ПІДГОТОВКА НА ТИП/ЗАВДАННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

147.A.300. Підготовка на тип/завдання повітряного судна

147.A.305. Екзамени з типу повітряного судна та оцінювання виконання завдань

РОЗДІЛ В – ПРОЦЕДУРИ ДЛЯ КОМПЕТЕНТНИХ ОРГАНІВ

ПІДЧАСТИНА А – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

147.B.05. Сфера застосування

147.B.10. Компетентний орган

147.B.20. Ведення записів

147.B.25. Винятки

ПІДЧАСТИНА В – ВИДАЧА СХВАЛЕННЯ

147.B.110. Процедура схвалення та зміни схвалення

147.B.120. Процедура постійного нагляду

147.B.125. Сертифікат схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування та екзаменування

147.В.130. Недоліки

ПІДЧАСТИНА С – АНУЛЮВАННЯ, ПРИЗУПИНЕННЯ ТА
ОБМЕЖЕННЯ СХВАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ З ПІДГОТОВКИ ДО
ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

147.В.200. Анулювання, призупинення та обмеження схвалення
організації з підготовки до технічного обслуговування

Доповнення І. Тривалість базового курсу підготовки

Доповнення ІІ. Схвалення організації з підготовки до технічного
обслуговування відповідно до додатка 4 (Part-147) – Форма 11 EASA

Доповнення ІІІ. Сертифікати визнання відповідно до додатка 4 (Part-147) –
Форма 148 EASA та Форма 149 EASA

147.1. Загальні відомості

Для потреб цього додатка (Part-147) компетентний орган повинен бути:

1. Для організацій, основне місце здійснення діяльності яких розташоване на території України, – уповноважений орган з питань цивільної авіації;
2. Для організацій, основне місце здійснення діяльності яких розташоване в третій країні, – Агентство.

РОЗДІЛ А – ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

ПІДЧАСТИНА А – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

147.A.05. Сфера застосування

У цьому розділі визначено вимоги, яким має відповідати організація, для отримання схвалення на проведення підготовки та екзаменування, як зазначено у додатку 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

147.A.10. Загальні положення

Організація з підготовки має бути організацією, яка зареєстрована як юридична особа.

147.A.15. Заявка

(a) Заявка на видачу або зміну існуючого схвалення має подаватися за формою та у порядку, встановленому компетентним органом.

(b) Заявка на видачу або зміну схвалення має містити таку інформацію:

- 1) Зареєстроване найменування та місцезнаходження/місцепроживання заявника;
- 2) Місцезнаходження/місцепроживання організації, що потребує схвалення або змін до схвалення;
- 3) Бажаний обсяг схвалення або зміна обсягу схвалення;

- 4) Прізвище, ім'я та підпис відповідального керівника організації;
- 5) Дата заявки.

ПІДЧАСТИНА В – ВИМОГИ ДО ОРГАНІЗАЦІЇ

147.А.100. Вимоги до виробничих приміщень та площ

(a) Розміри та конструкція виробничих приміщень та площ мають забезпечувати захист від несприятливих погодних умов і належне проходження всієї запланованої підготовки та екзаменів у будь-який конкретний день.

(b) Для викладання теорії та проведення екзаменів з теоретичних знань має бути забезпечене повністю захищене придатне приміщення, відокремлене від інших приміщень.

1. Максимальна кількість студентів будь-якого курсу, які проходять теоретичну підготовку, не має перевищувати 28 осіб.
2. Розміри приміщення для проведення екзаменів мають бути такими, щоб жоден із студентів не мав змоги зі свого місця читати роботу або бачити екран комп'ютера іншого студента під час екзамену.

(c) Зазначене у підпункті (b) цього пункту приміщення має забезпечувати такі умови, які дадуть змогу студентам, не відволікаючись і не відчуваючи надмірного дискомфорту, зосередитися на підготовці або екзамені.

(d) У разі проведення базового курсу підготовки мають бути забезпечені майстерні для базової підготовки та/або виробничі приміщення та площі для

технічного обслуговування, відокремлені від навчальних класів, для проведення практичних занять, передбачених запланованим курсом підготовки. Проте якщо організація не здатна забезпечити наявність таких виробничих приміщень та площ, домовленості щодо надання таких майстерень та/або виробничих приміщень та площ для технічного обслуговування можуть бути укладені з іншою організацією. У такому разі має бути укладено письмову угоду з такою організацією, в якій зазначаються умови доступу та користування такими приміщеннями. Компетентний орган повинен мати доступ до усіх таких договірних організацій, при цьому забезпечення доступу має бути відображене у зазначеній письмовій угоді.

(e) У разі проведення курсу підготовки на тип/завдання повітряного судна доступ має бути забезпечено до відповідних виробничих приміщень та площ, де розміщуються зразки типу повітряного судна, як визначено у 147.A.115 (d).

(f) Максимальна кількість студентів, які проходять практичні заняття, не має перевищувати 15 осіб на одну особу, яка здійснює нагляд, або експерта з оцінювання практичних навичок.

(g) Офісні приміщення мають бути забезпечені для інструкторів, екзаменаторів та експертів з оцінювання практичних навичок згідно зі стандартом, що дасть їм змогу, не відволікаючись і не відчуваючи надмірного дискомфорту, підготуватися до виконання своєї роботи.

(h) Мають бути забезпечені виробничі приміщення та площі з обмеженим доступом для зберігання екзаменаційної документації та записів з підготовки. Умови зберігання таких документів мають забезпечувати належний стан документів протягом встановленого періоду зберігання згідно з 147.A.125.

Виробничі приміщення та площі для зберігання документації та офісні приміщення можуть бути об'єднані за умови забезпечення належної безпеки.

(i) Має бути забезпечена бібліотека, що містить всі технічні матеріали відповідно до обсягу та рівня підготовки, яка проводиться.

147.A.105. Вимоги до персоналу

(a) Організація має призначити відповідального керівника, який має корпоративні повноваження щодо забезпечення фінансування та виконання всіх зобов'язань з підготовки відповідно до стандартів, передбачених цим додатком (Part-147).

(b) Має бути призначена особа або група осіб, до обов'язків яких входить забезпечення відповідності організації з підготовки до технічного обслуговування вимогам цього додатка (Part-147). Така(і) особа(и) повинна(і) підпорядковуватися безпосередньо відповідальному керівнику. Відповідальним керівником може також бути керівна особа або одна з групи осіб за умови відповідності вимогам, зазначеним в підпункті (a) цього пункту до відповідального керівника.

(c) Організація з підготовки до технічного обслуговування має укласти договір з достатньою кількістю персоналу для планування/виконання теоретичної та практичної підготовки, проведення екзаменів і оцінювання практичних навичок відповідно до схвалення.

(d) Шляхом відступу від підпункту (c) цього пункту у разі залучення іншої організації для проведення практичної підготовки та оцінювання

персонал такої організації може призначатися для проведення практичної підготовки та оцінювання.

(e) Будь-яка особа може виконувати будь-яку комбінацію функцій інструктора, екзаменатора та експерта з оцінювання практичних навичок за умови відповідності підпункту (f) цього пункту.

(f) Досвід і кваліфікація інструкторів, екзаменаторів знань і експертів з оцінювання практичних навичок має встановлюватись відповідно до опублікованих критеріїв або відповідно до процедури і стандарту, погодженими компетентним органом.

(g) Екзаменатори та експерти з оцінювання практичних навичок мають бути зазначені у керівництві організації для прийняття такого персоналу.

(h) Інструктори та екзаменатори знань повинні не рідше ніж кожні 24 місяці проходити підвищення кваліфікації з питань сучасної технології, практичних навичок, людського фактора та новітніх методик підготовки щодо знань, які викладаються або перевіряються.

147.A.110. Записи інструкторів, екзаменаторів та експертів

(a) Організація має вести записи щодо всіх інструкторів, екзаменаторів знань і експертів з оцінювання практичних навичок. Ці записи повинні відображати інформацію щодо досвіду та кваліфікації, отримання підготовки та подальшого підвищення кваліфікації зазначених осіб.

(b) Для всіх інструкторів, екзаменаторів знань та експертів з оцінювання практичних навичок мають бути складені повноваження.

147.A.115. Обладнання для проведення підготовки

(a) Кожний навчальний клас має бути оснащений відповідним обладнанням для презентації згідно зі стандартом, який забезпечує студентам можливість легко читати тексти, креслення, діаграми презентації та зображення з будь-якого місця у навчальному класі.

Обладнання для презентації має включати характерні тренажерні пристрої, щоб допомогти студентам у розумінні змісту предмета, за умови, що такі пристрої вважаються корисними для досягнення такої мети.

(b) Майстерні для базової підготовки та/або виробничі приміщення та площі для виконання технічного обслуговування, зазначені у 147.A.100 (d), мають бути забезпечені усім необхідним інструментом та обладнанням для проведення схваленого обсягу підготовки.

(c) Майстерні для базової підготовки та/або виробничі приміщення та площі для виконання технічного обслуговування, зазначені у 147.A.100 (d), мають бути забезпечені добіркою зразків повітряних суден, двигунів, частин повітряних суден та обладнання авіоніки.

(d) Організація з підготовки на тип повітряного судна, як зазначено у 147.A.100 (e), повинна мати доступ до повітряних суден відповідного типу. Дозволяється використовувати тренажерні пристрої, якщо вони забезпечують відповідні стандарти підготовки.

147.A.120. Навчальний матеріал з технічного обслуговування

(a) Студент повинен бути забезпечений матеріалами з курсу підготовки до технічного обслуговування, який охоплює (як застосовно):

1. Навчальний план базових знань, визначений додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил для відповідної категорії або підкатегорії свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна; та
2. Зміст курсу підготовки на тип повітряного судна, що вимагається додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил для відповідного типу повітряного судна та категорії або підкатегорії свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна.

(b) Студенти повинні мати доступ до зразків документації з технічного обслуговування та технічної інформації бібліотеки відповідно до 147.A.100 (i).

147.A.125. Записи

Організація має зберігати всі записи з підготовки, екзаменування і оцінювання практичних навичок студентів протягом необмеженого строку.

147.A.130. Процедури підготовки та система якості

(a) Організація має встановити процедури, які є прийнятними для компетентного органу, з метою забезпечення відповідних стандартів підготовки та відповідності зазначеної організації відповідним вимогам цього додатка (Part-147).

(b) Організація має створити систему якості, що включає:

1. Функцію незалежного аудиту для моніторингу стандартів підготовки, достовірності екзаменів з теоретичних знань та

оцінювання практичних навичок, відповідності процедурам та адекватності процедур; та

2. Систему зворотного зв'язку щодо недоліків за результатами аудитів особі(ам) та надалі відповідальному керівнику, зазначеному в 147.A.105 (а), для забезпечення (за потреби) коригувальних дій.

147.A.135. Екзамени

(а) Екзаменаційний персонал має забезпечити захист всіх екзаменаційних питань.

(b) Будь-який студент, який порушив правила чесного складання екзамену або який мав при собі матеріали, що стосуються предмета екзамену, крім екзаменаційних паперів та дозволеної відповідної документації, повинен бути відсторонений від складання екзамену і може бути допущений до складання екзамену не раніше ніж через 12 місяців з дати інциденту. Компетентний орган повинен бути проінформований про кожний такий інцидент упродовж одного календарного місяця, включаючи деталі розслідування.

(c) Будь-який екзаменатор, який підказує студентові відповіді на запитання під час екзамену, відсторонюється від виконання своїх обов'язків, а екзамен вважається недійсним. Упродовж одного календарного місяця необхідно повідомити компетентний орган про таку подію.

147.A.140. Керівництво організації з підготовки до технічного обслуговування

(a) Організація має розробити керівництво для використання організацією, що описує організацію і її процедури, та містить таку інформацію:

1. Заяву, підписану відповідальним керівником, яка підтверджує, що керівництво організації з підготовки до технічного обслуговування та всі інші пов'язані з ним керівництва визначають відповідність організації вимогам цього додатка, і ця відповідність забезпечуватиметься постійно;
2. Посаду(и) та прізвище(а) особи (осіб), призначеної(их) відповідно до 147.A.105 (b);
3. Обов'язки осіб, зазначених у підпункті 2, включаючи питання, з яких вони від імені організації з підготовки до технічного обслуговування можуть звертатися безпосередньо до компетентного органу;
4. Структура організації з підготовки до технічного обслуговування із зазначенням підпорядкованості особи (осіб) згідно з підпунктом 2 цього пункту;
5. Перелік інструкторів з підготовки, екзаменаторів та експертів з оцінювання практичних навичок;
6. Загальний опис навчальних і екзаменаційних виробничих приміщень та площ, місця розташування яких вказані в сертифікаті схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування, а також, за потреби, будь-які інші місця розташування організації відповідно до вимог 147.A.145 (b);

7. Перелік курсів підготовки до технічного обслуговування, що становлять обсяг схвалення;
 8. Процедури внесення змін до керівництва організації з підготовки до технічного обслуговування;
 9. Процедури організації з підготовки до технічного обслуговування відповідно до вимог 147.A.130 (a);
 10. Процедура контролю організації з підготовки до технічного обслуговування відповідно до вимог 147.A.145 (c), у разі якщо організація уповноважена на проведення підготовки, екзаменування та оцінювання практичних навичок у місцях розташування організації, інших, ніж зазначені у 147.A.145 (b);
 11. Перелік місць розташування організації відповідно до 147.A.145 (b);
 12. За потреби перелік організацій, зазначених у 147.A.145 (d).
- (b) Керівництво організації з підготовки до технічного обслуговування і всі подальші зміни до нього мають бути схвалені компетентним органом.
- (c) Незважаючи на положення підпункту (b) цього пункту, незначні зміни до керівництва організації з підготовки до технічного обслуговування можуть бути схвалені через процедуру, передбачену в керівництві (далі – непряме схвалення).

147.А.145. Привілеї організації з підготовки до технічного обслуговування

(а) Організація з підготовки до технічного обслуговування може проводити такі дозволені та відповідно до керівництва організації з підготовки до технічного обслуговування види навчальної діяльності:

1. базові курси підготовки відповідно до програми додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил або їх частини;
2. курси підготовки на тип/завдання повітряного судна відповідно до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил;
3. приймання екзаменів за дорученням компетентного органу, включаючи екзамени для студентів, які не проходили базові курси підготовки або курси підготовки на тип/завдання повітряного судна у цій організації з підготовки до технічного обслуговування;
4. видача сертифікатів визнання відповідно до вимог доповнення III за результатами успішного завершення схвалених базових курсів підготовки або курсів підготовки на тип/завдання повітряного судна та складання екзаменів, зазначених у підпунктах (1) – (3) (а) цього підпункту.

(б) Підготовка, екзаменування знань та оцінювання практичних навичок може проводитися тільки в місцях розташування організації, зазначених у сертифікаті схвалення та/або в місцях розташування організації, зазначених у керівництві організації з підготовки до технічного обслуговування.

(с) Шляхом відступу від підпункту (b) цього пункту організація з підготовки до технічного обслуговування може проводити підготовку, екзаменування та оцінювання практичних навичок у місцях розташування організації, інших ніж зазначені у підпункті (b) цього пункту, згідно з процедурою контролю, яка зазначена у керівництві організації з підготовки до технічного обслуговування. Такі місця розташування організації не потрібно зазначати у керівництві організації з підготовки до технічного обслуговування.

- (d) 1. Організація з підготовки до технічного обслуговування може передати по субпідряду проведення базової теоретичної підготовки, підготовки на тип, а також проведення відповідного екзаменування іншій організації, яка не є організацією з підготовки до технічного обслуговування, тільки під контролем системи якості організації з підготовки до технічного обслуговування.
2. Проведення базової теоретичної підготовки та екзаменування за субпідрядом обмежуються модулями 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 та 10 Доповнення I до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.
3. Підготовка на тип та екзаменування за субпідрядом обмежуються силовою установкою та системами авіоніки.

(e) Організація не може бути схвалена для проведення екзаменування, якщо не схвалена для проведення відповідної підготовки.

(f) Шляхом відступу від підпункту (e) цього пункту організація, схвалена на проведення базових курсів підготовки або підготовки на тип, може також бути схвалена на проведення екзаменів у випадках, коли підготовка на тип не вимагається.

147.A.150. Зміни в організації з підготовки до технічного обслуговування

(а) Організація з підготовки до технічного обслуговування має повідомляти компетентний орган про всі наміри щодо проведення будь-яких змін в організації, які впливають на схвалення до їх впровадження, щоб дати змогу компетентному органу перевірити безперервність відповідності організації вимогам цього додатка (Part-147) і внести (за потреби) зміни до сертифіката схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування.

(б) Компетентний орган може встановлювати умови, за якими організація з підготовки до технічного обслуговування може працювати під час таких змін, якщо компетентний орган не визначить, що схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування має бути призупинено.

(с) Неповідомлення компетентного органу про такі зміни може призвести до призупинення або анулювання сертифіката схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування, починаючи від дати запровадження таких змін.

147.A.155. Підтримання схвалення

(а) Схвалення має видаватися на необмежений строк. Схвалення має залишатися чинним за умови, що:

1. організація і надалі відповідає вимогам цього додатка (Part-147) відповідно до положень, пов'язаних з опрацюванням недоліків, як зазначено в 147.B.130; та

2. компетентному органу надано доступ до організації з метою перевірки постійної відповідності вимогам цього додатка (Part-147); та
3. сертифікат схвалення не було здано компетентному органу або анульовано.

(b) У разі анулювання схвалення сертифікат підлягає поверненню компетентному органу.

147.A.160. Недоліки

(a) Недоліком рівня 1 є один або декілька з таких:

1. будь-яка значна невідповідність у процесі екзаменування, внаслідок чого екзаменування може бути визнане недійсним;
2. відмова надати компетентному органу доступ до виробничих приміщень та площ організації в робочий час після двох письмових запитів;
3. відсутність відповідального керівника організації;
4. значна невідповідність процесу підготовки.

(b) Недоліком рівня 2 є будь-яка невідповідність процесу підготовки, інша ніж недолік рівня 1.

(с) Після отримання повідомлення про недоліки згідно з 147.V.130 утримувач схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування має розробити план коригувальних дій і продемонструвати коригувальні дії, які задовольняють компетентний орган, у термін, погоджений з цим органом.

ПІДЧАСТИНА С – СХВАЛЕНИЙ БАЗОВИЙ КУРС ПІДГОТОВКИ

147.A.200. Схвалений базовий курс підготовки

(а) Схвалений базовий курс підготовки має складатися з теоретичної підготовки, екзаменування знань, практичної підготовки та оцінювання практичних навичок.

(b) Елемент теоретичної підготовки має охоплювати предмети для категорії або підкатегорії свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна відповідно до вимог додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

(с) Елемент екзаменування знань має охоплювати типову вибірку з предметів підготовки, які входять до елемента підготовки, передбаченого підпунктом (b) цього пункту.

(d) Елемент практичної підготовки має охоплювати практичне користування звичайними інструментами/обладнанням, розбирання/складання типової добірки частин повітряного судна та участь у типових роботах з технічного обслуговування, що виконуються відповідно до окремого закінченого модуля Part-66.

(e) Елемент оцінювання практичних навичок має охоплювати практичну підготовку і визначати, чи може студент кваліфіковано користуватися інструментами, обладнанням та виконувати роботи згідно з керівництвами з технічного обслуговування.

(f) Тривалість базових курсів підготовки має відповідати доповненню I.

(g) Тривалість курсів перепідготовки між категоріями (підкатегоріями) свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, визначається на підставі аналізу плану базової підготовки та відповідної необхідної практичної підготовки.

147.A.205. Екзамени з базових знань

Екзамени з базових знань мають:

- (a) відповідати вимогам додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил;
- (b) проводитися без використання навчальних конспектів;
- (c) охоплювати типову добірку з предметів окремого модуля підготовки, який викладався згідно з додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

147.A.210. Оцінювання базових практичних навичок

(a) Оцінювання базових практичних навичок має виконуватися під час базового курсу підготовки з технічного обслуговування призначеними експертами з оцінювання практичних навичок після закінчення кожного

відвідування майстерень/виробничих приміщень та площ з технічного обслуговування.

(b) Студент має досягти прохідного рівня відповідно до 147.A.200 (e) цього додатка (Part-147).

ПІДЧАСТИНА D – ПІДГОТОВКА НА ТИП/ЗАВДАННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

147.A.300. Підготовка на тип/завдання повітряного судна

Організація з підготовки до технічного обслуговування має бути схвалена на проведення підготовки на тип/завдання повітряного судна згідно з додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, за умови відповідності вимогам 66.A.45.

147.A.305. Екзамени з типу повітряного судна та оцінювання виконання завдань

Організація з підготовки до технічного обслуговування, яка схвалена згідно з 147.A.300 для проведення підготовки на тип повітряного судна, має проводити екзаменування з типу повітряного судна або оцінювання виконання завдання, які визначені додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, за умови відповідності вимогам стандарту для типу повітряного судна та/або завдання, який визначений у 66.A.45 додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

РОЗДІЛ В – ПРОЦЕДУРИ ДЛЯ КОМПЕТЕНТНИХ ОРГАНІВ

ПІДЧАСТИНА А – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

147.В.05. Сфера застосування

Цей розділ встановлює адміністративні вимоги, яких мають дотримуватись компетентні органи, який є відповідальним за застосування та забезпечення дотримання положень Розділу А цього додатка (Part-147).

147.В.10. Компетентний орган

(а) Загальні положення

Держава-член має визначити компетентний орган, до обов'язків якого належать видача, продовження дії, зміна, призупинення або анулювання сертифікатів схвалення відповідно до цього додатка (Part-147). Цей компетентний орган запроваджує письмові процедури та організаційну структуру.

(b) Ресурси

Компетентний орган має бути належним чином забезпечений персоналом для виконання вимог цього додатка.

(c) Процедури

Компетентний орган запроваджує процедури, які визначають порядок забезпечення відповідності вимогам цього додатка (Part-147).

З метою забезпечення постійної відповідності процедури мають переглядатися з внесенням відповідних змін.

(d) Кваліфікація і підготовка

Весь персонал, залучений для схваленень, передбачених цим додатком (Part-147), повинен:

1. бути відповідно кваліфікований та мати всі відповідні знання, досвід та підготовку для виконання покладених на нього завдань;
2. пройти підготовку та підготовку для підтримання кваліфікації згідно з додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил і цього додатка (Part-147), де застосовно, включаючи поняття та стандарти, що використовуються в їх роботі.

147.V.20. Ведення записів

(a) Компетентний орган має запровадити систему ведення записів, яка забезпечує відповідне відстеження процесу видачі, продовження, зміни, призупинення або анулювання кожного схвалення організації.

(b) Записи щодо нагляду за організаціями з підготовки до технічного обслуговування мають містити принаймні:

1. заявку на видачу схвалення організації;
2. сертифікат схвалення організації, включаючи будь-які зміни до нього;
3. копію програми аудитів, що визначає дати запланованих аудитів і дати їх фактичного проведення;

4. записи щодо постійного нагляду, включаючи всі записи аудитів;
5. копії всього офіційного листування;
6. детальні відомості про будь-які винятки та застосовані санкції;
7. будь-який звіт інших компетентних органів щодо нагляду за організацією;
8. керівництво організації, а також зміни до нього.

(c) Строк зберігання записів, передбачених підпунктом (b) цього пункту, має становити щонайменше чотири роки.

147.B.25. Винятки

(a) Компетентний орган може звільнити державний навчальний заклад від вимог:

1. зазначених у 147.A.10 цього додатка (Part-147);
2. мати відповідального керівника за умови, що призначена керівна особа для управління організацією матиме достатні фінансові можливості для діяльності організації відповідно до вимог цього додатка (Part-147);
3. мати ресурси в частині системи якості щодо незалежного аудиту за умови, що відповідний центральний орган виконавчої влади з питань забезпечення якості освіти, забезпечення якості освітньої

діяльності, здійснення державного нагляду (контролю) за закладами освіти щодо дотримання ними законодавства проводить аудит організації з періодичністю, що встановлена цим додатком (Part-147).

(b) Усі винятки, дозволені відповідно до частини шостої статті 11 Повітряного кодексу України, мають бути задокументовані та зберігатися компетентним органом.

ПІДЧАСТИНА В – ВИДАЧА СХВАЛЕННЯ

Ця підчастина встановлює вимоги щодо видачі або зміни схвалення організації.

147.V.110. Процедура схвалення та зміни схвалення

(a) У разі отримання заявки на схвалення чи зміну схвалення організації, компетентний орган має:

1. оцінити керівництво організації з підготовки до технічного обслуговування; та
2. перевірити відповідність організації вимогам цього додатка (Part-147).

(b) Усі виявлені недоліки мають бути задокументовані та доведені до відома заявника в письмовому вигляді.

(c) Усі недоліки мають бути усунені відповідно до 147.V.130 до видачі

схвалення.

(d) Номер схвалення має вказуватись у сертифікаті схвалення у спосіб, визначений Агентством.

147.V.120. Процедура постійного нагляду

(a) Кожна організація має бути повністю перевірена на відповідність вимогам цього додатка (Part-147) за період, що не перевищує 24 місяці. Це має включати моніторинг принаймні одного курсу підготовки і одного екзаменування, проведених організацією з підготовки до технічного обслуговування.

(b) Недоліки мають опрацьовуватися відповідно до 147.V.130.

147.V.125. Сертифікат схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування

Сертифікат схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування має відповідати формі, наведеній у доповненні II до цього додатка (Part-147).

147.V.130. Недоліки

(a) Невиконання коригувальних дій щодо недоліку 1 рівня в триденний строк від дати письмового повідомлення призводить до повного або часткового анулювання, призупинення або обмеження сертифіката схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування компетентним органом.

(b) У разі неспроможності забезпечити відповідність вимогам, у разі недоліку 2 рівня, протягом визначеного компетентним органом періоду останній вживає заходів із повного або часткового анулювання, призупинення, обмеження схвалення організації.

ПІДЧАСТИНА С – АНУЛЮВАННЯ, ПРИЗУПИНЕННЯ ТА
ОБМЕЖЕННЯ СХВАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ З ПІДГОТОВКИ ДО
ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

147.В.200. Анулювання, призупинення та обмеження схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування

Компетентний орган має:

- (a) призупинити сертифікат схвалення за наявності вагомих підстав у разі потенційної загрози безпеці польотів; або
- (b) призупинити, анулювати або обмежити сертифікат схвалення відповідно до 147.В.130.

Заступник директора департаменту
льотної придатності



В. ОВЧИННІКОВ

Доповнення I до додатка 4 до
Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ VI)

Доповнення I (Appendix I)

Тривалість базового курсу підготовки

Мінімальна тривалість повних базових курсів має бути такою:

Базовий курс	Тривалість (у годинах)	Частина теоретичної підготовки (у %)
A1	800	від 30 до 35
A2	650	від 30 до 35
A3	800	від 30 до 35
A4	800	від 30 до 35
B1.1	2400	від 50 до 60
B1.2	2000	від 50 до 60
B1.3	2400	від 50 до 60
B1.4	2400	від 50 до 60
B2	2400	від 50 до 60
B3	1000	від 50 до 60

Доповнення II до додатка 4 до
Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ VI)

Доповнення II (Appendix II)

Схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування відповідно до
додатка 4 (Part-147) – Форма 11 EASA

[ДЕРЖАВА-ЧЛЕН](*)

[MEMBER STATE](*)

Член Європейського Союзу (**)

A Member of the European Union (**)

**СЕРТИФІКАТ СХВАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ З ПІДГОТОВКИ ДО ТЕХНІЧНОГО
ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА ЕКЗАМЕНУВАННЯ**
MAINTENANCE TRAINING AND EXAMINATION ORGANISATION APPROVAL CERTIFICATE

Номер: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)].147.[XXXX]

Reference: [MEMBER STATE CODE(*)].147.[XXXX]

Відповідно до Повітряного кодексу України та Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань» (далі – Авіаційні правила України), чинних на час видачі, і зазначених далі умов [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)] цим сертифікатом засвідчує, що:

Pursuant to Air Code of Ukraine and Aviation rules of Ukraine «Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks» (hereinafter - Aviation rules of Ukraine) for the time being in force and subject to the conditions specified below, the [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE()] hereby certifies:*

[НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ/МІСЦЕПРОЖИВАННЯ КОМПАНІЇ]

[COMPANY NAME AND ADDRESS]

як організація з підготовки до технічного обслуговування відповідно до Розділу А додатка 4 (Part-147) до Авіаційних правил України схвалена на здійснення підготовки та проведення екзаменів, зазначених у додатку до цього схвалення, та видачу студентам відповідних сертифікатів визнання на підставі вищезазначеного номера схвалення.

as a maintenance training organisation in compliance with Section A of Annex 4 (Part-147) of Aviation rules of Ukraine, approved to provide training and conduct examinations listed in the attached approval schedule and issue related certificates of recognition to students using the above references.

УМОВИ:

CONDITIONS:

1. Це схвалення обмежується обсягом робіт, зазначеним у розділі обсягу робіт схваленого керівництва організації з підготовки до технічного обслуговування, про яке йдеться у Розділі А додатка 4 (Part-147), та *This approval is limited to that specified in the scope of work section of the approved maintenance training organisation exposition as referred to in Section A of Annex 4 (Part-147), and*
2. Це схвалення вимагає забезпечення відповідності процедурам, визначеним у схваленому керівництві організації з підготовки до технічного обслуговування, та *This approval requires compliance with the procedures specified in the approved maintenance training organisation exposition, and*
3. Це схвалення залишається чинним, доки схвалена організація з підготовки до технічного обслуговування відповідає вимогам додатка 4 (Part-147) до Авіаційних правил України. *This approval is valid whilst the approved maintenance training organisation remains in compliance with Annex 4 (Part-147) of Aviation rules of Ukraine.*
4. За умови відповідності вищезазначеним умовам чинність цього схвалення не обмежено у часі, за винятком, що сертифікат схвалення раніше здано, обмежено, призупинено або анульовано. *Subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain valid for an unlimited duration unless the approval has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked.*

Дата первинної видачі:

Date of original issue:

Дата перевидання:

Date of this revision:

Видання №:

Revision No:

Підпис:

Signed:

Від компетентного органу: [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)]

For the competent authority: [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE(*)]

Форма 11 EASA Видання 4 (EASA Form 11 Issue 4)

(*) або EASA, якщо EASA є компетентним органом.

(**) Видалити для держав, які не є членами ЄС.

Продовження доповнення II
до додатка 4

Сторінка 2 з 2

Page 2 of 2

ДОДАТОК ДО СХВАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ З ПІДГОТОВКИ ДО ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА ЕКЗАМЕНУВАННЯ
MAINTENANCE TRAINING AND EXAMINATION ORGANISATION APPROVAL SCHEDULE

Номер: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)].147.[XXXX]

Reference: [MEMBER STATE CODE(*)].147.[XXXX]

Організація: [НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ/МІСЦЕПРОЖИВАННЯ КОМПАНІЇ]

Organisation: [COMPANY NAME AND ADDRESS]

ВИД CLASS	РЕЙТИНГ RATING	ОБМЕЖЕННЯ LIMITATION	
БАЗОВИЙ (**) BASIC	B1 (**)	ТВ1.1 (**)	ГАЗОТУРБІННІ ЛІТАКИ (**) AEROPLANES TURBINE
		ТВ1.2 (**)	ПОРШНЕВІ ЛІТАКИ (**) AEROPLANES PISTON
		ТВ1.3 (**)	ГАЗОТУРБІННІ ВЕРТОЛЬОТИ (**) HELICOPTERS TURBINE
		ТВ1.4 (**)	ПОРШНЕВІ ВЕРТОЛЬОТИ (**) HELICOPTERS PISTON
	B2 (**)	ТВ2 (**)	АВІОНІКА (**) AVIONICS
	B3 (**)	ТВ3 (**)	НЕГЕРМЕТИЗОВАНІ ЛІТАКИ З ПОРШНЕВИМИ ДВИГУНАМИ З МАКСИМАЛЬНОЮ ЗЛІТНОЮ МАСОЮ 2000 КГ І МЕНШЕ (**) PISTON-ENGINE NON-PRESSURISED AEROPLANES 2000 KG MTOM AND BELOW
	A (**)	ТА.1 (**)	ГАЗОТУРБІННІ ЛІТАКИ (**) AEROPLANES TURBINE
ТА.2 (**)		ПОРШНЕВІ ЛІТАКИ (**) AEROPLANES PISTON	
ТА.3 (**)		ГАЗОТУРБІННІ ВЕРТОЛЬОТИ (**) HELICOPTERS TURBINE	
ТА.4 (**)		ПОРШНЕВІ ВЕРТОЛЬОТИ (**) HELICOPTERS PISTON	
ТИП/ЗАВДАННЯ (**) TYPE/TASK	C (**)	T4 (**)	[ВКАЗАТИ ТИП ПОВІТРЯНОГО СУДНА] (***) [QUOTE AIRCRAFT TYPE]
	B1 (**)	T1 (**)	[ВКАЗАТИ ТИП ПОВІТРЯНОГО СУДНА] (***) [QUOTE AIRCRAFT TYPE]
	B2 (**)	T2 (**)	[ВКАЗАТИ ТИП ПОВІТРЯНОГО СУДНА] (***) [QUOTE AIRCRAFT TYPE]
	A (**)	T3 (**)	[ВКАЗАТИ ТИП ПОВІТРЯНОГО СУДНА] (***) [QUOTE AIRCRAFT TYPE]

Цей перелік схвалення обмежується тими підготовками і екзаменуваннями, зазначеними у розділі обсягу робіт схваленого керівництва організації з підготовки до технічного обслуговування.

This approval schedule is limited to those trainings and examinations specified in the scope of work section of the approved maintenance training organisation exposition.

Посилання на керівництво організації з підготовки до технічного обслуговування:
Maintenance Training Organisation Exposition reference:

Дата первинної видачі:
Date of original issue:

Дата схвалення останнього видання: Видання №
Date of last revision approved: Revision No:

Підпис:
Signed:

Від компетентного органу: [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА]

For the competent authority: [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE]

Форма 11 EASA Видання 4 (EASA Form 11 Issue 4)

(*) або EASA, якщо EASA є компетентним органом.

(**) Видалити, де доречно, якщо організація не схвалена.

(***) Заповнити відповідним рейтингом і обмеженнями.

Доповнення III до додатка 4 до
Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ VI)

Доповнення III (Appendix III)

Сертифікати визнання відповідно до додатка 4 (Part-147) –
Форми 148 EASA та 149 EASA

1. Базова підготовка/Екзаменування

Зразок сертифіката про базову підготовку Part-147, детальний зразок якого наведено нижче, буде використовуватися для визнання проходження базової підготовки, базового екзаменування або одночасно базової підготовки та базового екзаменування.

Сертифікат про проходження підготовки має чітко визначати кожний індивідуальний модуль екзаменування за датою його проходження разом із відповідною редакцією Доповнення I до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

СЕРТИФІКАТ ВИЗНАННЯ

CERTIFICATE OF RECOGNITION

Номер: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*).147.[XXXX].YYYYYY]

Reference: [MEMBER STATE CODE(*).147.[XXXX].YYYYYY]

Цей сертифікат визнання видано:

This certificate of recognition is issued to:

[ПРИЗВИЩЕ, ІМ'Я, ПО БАТЬКОВІ]

[NAME]

[ДАТА, МІСЦЕ НАРОДЖЕННЯ]

[DATE and PLACE OF BIRTH]

Ким:

Ву:

[НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ/МІСЦЕПРОЖИВАННЯ КОМПАНІЇ]

[COMPANY NAME AND ADDRESS]

Номер: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*).147.[XXXX]

Reference: [MEMBER STATE CODE(*).147.[XXXX]

організація з підготовки до технічного обслуговування, схвалена на здійснення підготовки та проведення екзаменів, зазначених у додатку до її схвалення та відповідно до вимог додатка 4 (Part-147) до Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань» (далі – Авіаційні правила України).

a maintenance training organization approved to provide training and conduct examinations within its approval schedule and in accordance with Annex 4 (Part-147) of Aviation rules of Ukraine «Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks» (hereinafter - Aviation rules of Ukraine).

Цей сертифікат підтверджує, що вищезазначена особа успішно пройшла схвалений базовий курс підготовки (**) або базове екзаменування (**), зазначене нижче, відповідно до Повітряного кодексу України та Авіаційних правил України, чинних на час видачі.

*This certificate confirms that the above named person either successfully passed the approved basic training course (**) or the basic examination (**) stated below in compliance with Air Code of Ukraine and Aviation rules of Ukraine for the time being in force.*

[БАЗОВИЙ КУРС ПІДГОТОВКИ (**)] або/та [БАЗОВЕ ЕКЗАМЕНУВАННЯ(**)]

[BASIC TRAINING COURSE (**)] or/and [BASIC EXAMINATION(**)]

[ПЕРЕЛІК МОДУЛІВ PART-66/ДАТА ПРОХОДЖЕННЯ ЕКЗАМЕНУВАННЯ]

[LISTED OF PART-66 MODULES/DATE OF EXAMINATION PASSED]

Дата:

Date:

Підпис:

Signed:

Для: [НАЙМЕНУВАННЯ КОМПАНІЇ]

For: [COMPANY NAME]

Форма 148 EASA Видання 2 (EASA Form 148 Issue 2)

(*) або EASA, якщо EASA є компетентним органом.

(**) Видалити, де доречно.

2. Підготовка на тип/ Екзаменування

Зразок сертифіката підготовки на тип Part-147, наведений нижче, має застосовуватися для визнання проходження теоретичної частини, практичної частини або одночасно теоретичної та практичної частини курсу підготовки на тип.

У сертифікаті має бути зазначено тип повітряного судна/двигуна, на який проводилася підготовка.

Відповідні посилання мають бути видалені у разі потреби та блок виду курсу має давати змогу визначити, чи тільки теоретичний елемент або практичний елемент був охоплений, чи обидва теоретичний та практичний елементи були охоплені.

Сертифікат про підготовку має чітко ідентифікувати, чи курс є повним курсом або частковим курсом (таким, як курс по планеру або силовій установці, або авіоніці/ електриці), або курсом з різниці, заснованому на попередньому досвіді заявника, наприклад курс А340 (CFM) для техніків А320. Якщо курс не є повним, сертифікат має ідентифікувати, чи сумісні галузі були охоплені, чи ні.

СЕРТИФІКАТ ВИЗНАННЯ

CERTIFICATE OF RECOGNITION

Номер: UA.147.[XXXX].[YYYYY]

Reference: UA.147.[XXXX].[YYYYY]

Цей сертифікат визнання видано:

This certificate of recognition is issued to:

[ПРИЗВИЩЕ, ІМ'Я, ПО БАТЬКОВІ]

[NAME]

[ДАТА, МІСЦЕ НАРОДЖЕННЯ]

[DATE and PLACE OF BIRTH]

Ким:

Ву:

[НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ/МІСЦЕПРОЖИВАННЯ КОМПАНІЇ]

[COMPANY NAME AND ADDRESS]

Номер: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)].147.[XXXX]

Reference: [MEMBER STATE CODE(*)].147.[XXXX]

організація з підготовки до технічного обслуговування, схвалена на здійснення підготовки та проведення екзаменів, зазначених у додатку до її схвалення та відповідно до додатка 4 (Part-147) до Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань» (далі – Авіаційні правила України).

a maintenance training organisation approved to provide training and conduct examinations within its approval schedule and in accordance with Annex 4 (Part-147) of Aviation rules of Ukraine «Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks» (hereinafter - Aviation rules of Ukraine).

Цей сертифікат підтверджує, що вищезазначена особа успішно пройшла теоретичні (**) та/або практичні елементи (**) схваленого курсу підготовки на тип, зазначені нижче, та відповідне екзаменування відповідно до Повітряного кодексу України та Авіаційних правил України, чинних на час видачі.

*This certificate confirms that the above named person either successfully passed the theoretical (**) and/or practical elements (**) of the approved type training course stated below and the related examinations in compliance with Air Code of Ukraine and Aviation rules of Ukraine for the time being in force.*

[КУРС ПІДГОТОВКИ НА ТИП ПОВІТРЯНОГО СУДНА(**)]

[AIRCRAFT TYPE TRAINING COURSE (**)]

[ДАТИ ПОЧАТКУ ТА ЗАКІНЧЕННЯ]

[START and END DATES]

[ЗАЗНАЧИТИ ТЕОРЕТИЧНІ АБО ПРАКТИЧНІ ЕЛЕМЕНТИ]

[SPECIFY THEORETICAL ELEMENTS OR PRACTICAL ELEMENTS]

та/або

[ЕКЗАМЕНУВАННЯ НА ТИП ПОВІТРЯНОГО СУДНА(**)]

[AIRCRAFT TYPE EXAMINATION (**)]

[ДАТА ЗАКІНЧЕННЯ]

[END DATE]

Дата:

Date:

Підпис:

Signed:

Для: [НАЙМЕНУВАННЯ КОМПАНІЇ]

For: [COMPANY NAME]

Форма 149 EASA Видання 2 (EASA Form 149 Issue 2)

(*) або EASA, якщо EASA є компетентним органом.

(**) Видалити, де доречно.

Додаток 5
до Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних
виробів, компонентів і обладнання та
схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань»
(розділ I)

ДОДАТОК 5 (Annex Va)

Частина-T (Part-T)

Зміст

ЗАГАЛЬНІ ВІДОМОСТІ

T.1. Компетентний орган

РОЗДІЛ А – ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

ПІДЧАСТИНА А – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

T.A. 101. Сфера застосування

ПІДЧАСТИНА В – ОБОВ’ЯЗКИ

T.A.201. Обов’язки

ПІДЧАСТИНА Е – ОРГАНІЗАЦІЯ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

ПІДЧАСТИНА G – ДОДАТКОВІ ВИМОГИ ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЙ З
УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ, СХВАЛЕНИХ
ВІДПОВІДНО ДО ПІДЧАСТИНИ G ДОДАТКА 1 (PART-M)

Т.А.701. Сфера застосування

Т.А.704. Керівництво з управління підтриманням льотної придатності

Т.А.706. Вимоги до персоналу

Т.А.708. Управління підтриманням льотної придатності

Т.А.709. Документація

Т.А.711. Привілеї

Т.А.712. Система якості

Т.А.714. Ведення записів

Т.А.715. Підтримання схвалення

Т.А.716. Недоліки

РОЗДІЛ В – ДОДАТКОВІ ПРОЦЕДУРИ ДЛЯ КОМПЕТЕНТНИХ
ОРГАНІВ

ПІДЧАСТИНА А – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Т.В.101. Сфера застосування

Т.В.102. Компетентний орган

Т.В.104. Ведення записів

Т.В.105. Взаємний обмін інформацією

ПІДЧАСТИНА В – ОБОВ'ЯЗКИ

Т.В.201. Обов'язки

Т.В.202. Недоліки

ПІДЧАСТИНА G – ДОДАТКОВІ ВИМОГИ ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЙ З УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ, СХВАЛЕНИХ ВІДПОВІДНО ДО ПІДЧАСТИНИ G ДОДАТКА 1 (PART-M)

Т.В.702. Первинне схвалення

Т.В.704. Постійний нагляд

Т.В.705. Недоліки

ЗАГАЛЬНІ ВІДОМОСТІ

Т.1. Компетентний орган

(a) Для потреб цього додатка (Part-T), компетентний орган для здійснення

нагляду за повітряними суднами та організаціями має бути уповноважений орган, призначений державою-членом, який видав сертифікат експлуатанта експлуатанту.

РОЗДІЛ А – ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

ПІДЧАСТИНА А – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Т.А.101. Сфера застосування

Цей розділ встановлює вимоги для забезпечення того, що підтримання льотної придатності повітряного судна, зазначеного у пункті 1 (b) Розділу I цих Авіаційних правил, виконується відповідно до основних вимог, визначених у Доповненні I Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації».

Він також визначає умови, яким повинні відповідати особи чи організації, що здійснюють управління підтриманням льотної придатності та технічне обслуговування такого повітряного судна.

ПІДЧАСТИНА В – ОБОВ'ЯЗКИ

Т.А.201. Обов'язки

1. (a) Експлуатант є відповідальним за льотну придатність повітряного судна і зобов'язаний забезпечити його експлуатацію за умови, що повітряне судно має сертифікат типу, виданий або визнаний Агентством;

(b) повітряне судно знаходиться у льотнопридатному стані;

(c) повітряне судно має чинний сертифікат льотної придатності, виданий відповідно до Додатка 8 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;

(d) технічне обслуговування повітряного судна здійснюється відповідно до програми технічного обслуговування, яка має відповідати вимогам держави реєстрації та застосовним вимогам Додатка 6 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;

(e) будь-який дефект або пошкодження, що впливає на безпеку експлуатації повітряного судна, усувається відповідно до прийнятого стандарту держави реєстрації;

(f) повітряне судно відповідає будь-яким застосовним:

(i) вимогам директиви льотної придатності або вимогам щодо підтримання льотної придатності, що видані або прийняті державою реєстрації; та

(ii) вимогам обов'язкової інформації з безпеки польотів, що видані Агентством, включаючи директиви льотної придатності;

(g) повітряне судно передано до експлуатації після виконання технічного обслуговування організацією, що має відповідні повноваження згідно з вимогами держави реєстрації. Підписаний сертифікат передачі до експлуатації повинен містити в тому числі основні подробиці виконаного технічного обслуговування;

(h) виконується огляд повітряного судна перед кожним польотом шляхом проведення предпольотного огляду;

(i) усі модифікації та ремонти відповідають вимогам льотної придатності, які встановлені державою реєстрації;

(j) такі записи щодо повітряного судна є доступними до того часу, коли інформація, що в них міститься, не буде замінена еквівалентною за обсягом та глибиною новою інформацією, але не менше 24 місяців:

- (1) загальний час експлуатації (години, цикли та календарний час, що застосовно) повітряного судна та всіх компонентів з обмеженим ресурсом;
- (2) поточний статус відповідності вимогам Т.А.201 (1) (f);
- (3) поточний статус виконання програми технічного обслуговування;
- (4) поточний статус модифікацій та ремонтів разом із відповідною детальною інформацією та підтвердними даними для того, щоб продемонструвати їх відповідність вимогам, встановленим державою реєстрації.

2. Організація з управління підтриманням льотної придатності експлуатанта має контролювати завдання, зазначені у Т.А.201 (1). Для цих цілей організація має відповідати додатковим вимогам Підчастини G цього додатка (Part-T).

3. Організація з управління підтриманням льотної придатності, зазначена у підпункті (2) цього пункту, має впевнитися, що технічне обслуговування та передача повітряного судна в експлуатацію виконуються організацією з технічного обслуговування, яка відповідає вимогам Підчастини E цього додатка

(Part-T). Для цих цілей, якщо сама організація з управління підтриманням льотної придатності не відповідає вимогам Підчастини Е цього додатка (Part-T), вона має укласти договір з такими організаціями.

ПІДЧАСТИНА Е – ОРГАНІЗАЦІЯ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

Організація з управління підтриманням льотної придатності має забезпечити виконання технічного обслуговування повітряного судна та його компонентів організаціями, які відповідають таким вимогам:

- (1) організація має видане або прийнятне для держави реєстрації схвалення організації з технічного обслуговування;
- (2) обсяг схвалення організації включає відповідний обсяг робіт на повітряному судні та/або компоненті;
- (3) організація запровадила систему звітування про події, яка забезпечує інформування експлуатанта, компетентного органу експлуатанта, організації, яка є відповідальною за типову конструкцію чи за конструкцію згідно з додатковим сертифікатом типу, та організації з управління підтриманням льотної придатності про будь-який виявлений стан повітряного судна чи компонента, який загрожує безпеці польотів;
- (4) організація розробила керівництво організації, яке містить опис всіх процедур організації.

ПІДЧАСТИНА G – ДОДАТКОВІ ВИМОГИ ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЙ З
УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ, СХВАЛЕНИХ
ВІДПОВІДНО ДО ПІДЧАСТИНИ G ДОДАТКА 1 (PART-M)

Т.А.701. Сфера застосування

Ця підчастина встановлює вимоги в доповнення до вимог Підчастини G додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил, яким має відповідати організація, схвалена відповідно до Підчастини G додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил, для контролю завдань, зазначених у Т.А.201.

Т.А.704. Керівництво з управління підтриманням льотної придатності

На доповнення до вимог М.А.704 додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил, керівництво має містити процедури, що визначають як організація з управління підтриманням льотної придатності забезпечує відповідність вимогам цього додатка (Part-T).

Т.А. 706. Вимоги до персоналу

На доповнення до вимог М.А.706, М.А.706 (с) та (d) додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил, персонал повинен мати достатні знання застосовного законодавства третіх країн.

Т.А.708. Управління підтриманням льотної придатності

Незважаючи на положення М.А.708 додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил, для повітряного судна, управління підтриманням льотної придатності

якого здійснюється відповідно до вимог цього додатка (Part-T), схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності має:

- (a) забезпечити передачу повітряного судна організації з технічного обслуговування (за потреби);
- (b) забезпечити проведення всього обсягу робіт з технічного обслуговування відповідно до програми технічного обслуговування;
- (c) забезпечити виконання вимог обов'язкової інформації T.A.201 (1) (f);
- (d) забезпечити усунення всіх дефектів, виявлених під час планового технічного обслуговування чи тих, про які було повідомлено, організацією з технічного обслуговування відповідно до прийнятих у державі реєстрації даних з технічного обслуговування;
- (e) координувати проведення планового технічного обслуговування, виконання вимог обов'язкової інформації T.A.201 (1) (f), заміну компонентів з обмеженим ресурсом, а також огляд компонентів з метою забезпечення належного виконання робіт;
- (f) виконувати управління та зберігання записів з підтримання льотної придатності, які вимагаються T.A.201 (1) (j);
- (g) забезпечити схвалення модифікацій та ремонтів відповідно до вимог держави реєстрації.

T.A.709. Документація

Незважаючи на положення М.А.709 (а) та (b), для кожного повітряного судна, управління підтриманням льотної придатності якого здійснюється відповідно до вимог цього додатка (Part-T), організація з управління підтриманням льотної придатності повинна мати та використовувати застосовні дані з технічного обслуговування, прийнятні для держави реєстрації.

Т.А.711. Привілеї

Організація з управління підтриманням льотної придатності, схвалена відповідно до вимог Підчастини G додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил, може виконувати завдання, зазначені в Т.А.708, для повітряного судна, яке включено до її сертифіката експлуатанта за умови, що організація запровадила процедури, схвалені компетентним органом, для забезпечення відповідності вимогам цього додатка (Part-T).

Т.А.712. Система якості

На доповнення до вимог М.А.712 додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил, організація з управління підтриманням льотної придатності має забезпечити, що система якості здійснює моніторинг того, що вся діяльність, передбачена цією підчастиною, цим виконується відповідно до схвалених процедур.

Т.А.714. Ведення записів

На доповнення до вимог М.А.714 (а) додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил, організація має зберігати записи, передбачені Т.А.201 (1) (j).

Т.А.715. Підтримання схвалення

На доповнення до умов, зазначених у М.А.715 (а) додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил, для організації, яка управляє підтриманням льотної придатності відповідно до цієї підчастини, схвалення має залишатися чинним за умов:

- (а) відповідності організації застосовним вимогам цього додатка (Part-T); та
- (б) забезпечення організацією того, що будь-якій особі, уповноваженій компетентним органом, для визначення відповідності організації вимогам цього додатка (Part-T), надається доступ до будь-яких її виробничих приміщень та площ, повітряного судна або документів, пов'язаних з її діяльністю, включаючи будь-яку діяльність, що передана по субпідряду.

Т.А.716. Недоліки

Після отримання повідомлення про недоліки згідно з Т.В.705 схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності має розробити план коригувальних дій і продемонструвати коригувальні дії, які задовольнять компетентний орган, у термін, погоджений з цим органом.

РОЗДІЛ В – ДОДАТКОВІ ПРОЦЕДУРИ ДЛЯ КОМПЕТЕНТНИХ ОРГАНІВ

ПІДЧАСТИНА А – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Т.В.101. Сфера застосування

Цей розділ встановлює адміністративні вимоги, яких мають дотримуватися компетентні органи, які є відповідальними за застосування та дотримання положень Розділу А цього додатка (Part-T).

Т.В.102. Компетентний орган

1. Загальні положення

Держава-член має визначити компетентний орган, на який покладаються обов'язки, як визначено у Т.1. Цей компетентний орган має запровадити письмові процедури та організаційну структуру.

2. Ресурси

Кількість персоналу має бути достатньою для виконання вимог, передбачених цим розділом.

3. Кваліфікація та підготовка

Весь персонал, залучений до діяльності щодо цього додатка (Part-T), має бути відповідно кваліфікований та мати відповідні знання, досвід, початкову підготовку та підготовку з підтримання кваліфікації з метою виконання покладених на нього завдань.

4. Процедури

Компетентний орган має запровадити процедури, які визначають порядок забезпечення відповідності вимогам цього додатка (Part-T).

Т.В.104. Ведення записів

1. Вимоги М.В.104 (a) – (c) додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил мають застосовуватися.

2. Мінімальний перелік записів для здійснення нагляду за кожним повітряним судном має містити принаймні:

- a) сертифікат льотної придатності повітряного судна,
- b) все відповідне листування, пов'язане з повітряним судном,
- c) звіти будь-якої виконаної інспекції та огляду повітряного судна,
- d) докладні відомості про будь-які винятки та застосовані санкції.

3. Всі записи, зазначені у Т.В.104, мають бути надані на вимогу іншій державі-члену, Агентству або державі реєстрації.

4. Записи, зазначені у підпункті 2, мають зберігатися протягом 4 років після закінчення періоду оренди без екіпажу (сухого лізингу).

Т.В.105. Взаємний обмін інформацією

Застосовуються вимоги М.В.105 додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил.

ПІДЧАСТИНА В – ОБОВ'ЯЗКИ

Т.В.201. Обов'язки

1. Компетентний орган, як зазначено у Т.1, забезпечує проведення інспекцій та перевірок, включаючи огляди повітряного судна, з метою підтвердження відповідності вимогам цього додатка (Part-T).

2. Компетентний орган має виконувати інспекції та перевірки до схвалення сухого лізингу за угодою відповідно до ARO.OPS.110 (a) (1), для щоб переконатися, що і надалі дотримуються вимоги T.A.201.

3. Компетентний орган повинен забезпечити взаємозв'язок з державою реєстрації (за потреби) для виконання обов'язків щодо нагляду за повітряним судном, що міститься у цьому додатку (Part-T).

T.V.202. Недоліки

1. Недоліком рівня 1 є будь-яка істотна невідповідність вимогам цього додатка (Part-T), яка знижує стандарт безпеки і становить серйозну загрозу безпеці польотів.

2. Недоліком рівня 2 є будь-яка невідповідність вимогам цього додатка (Part-T), яка може знизити стандарт безпеки та ймовірно становить загрозу безпеці польотів.

3. Якщо під час інспекцій, перевірок, оглядів повітряного судна або за допомогою інших засобів виявлено невідповідність, компетентний орган має:

- a) вжити заходів (як необхідно) таких як заборона польоту повітряного судна, для запобігання розвитку невідповідності,
- b) вимагати вжиття коригувальних дій, які відповідають характеру недоліку.

4. У разі недоліків рівня 1 компетентний орган має вимагати вжиття відповідних коригувальних дій перед наступним польотом та повинен повідомити державу реєстрації.

ПІДЧАСТИНА G – ДОДАТКОВІ ВИМОГИ ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЙ З УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬотної ПРИДАТНОСТІ, СХВАЛЕНИХ ВІДПОВІДНО ДО ПІДЧАСТИНИ G ДОДАТКА 1 (PART-M)

Т.В.702. Первинне схвалення

На доповнення до вимог М.В.702 додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил, якщо керівництво організації з управління підтриманням льотної придатності містить процедури щодо управління підтриманням льотної придатності повітряного судна, зазначеного у підпункті 1 (b) Розділу I цих Авіаційних правил, компетентний орган має встановити, що ці процедури відповідають цьому додатку (Part-T), і він повинен перевірити відповідність організації вимогам цього додатка (Part-T).

Т.В.704. Постійний нагляд

На доповнення до вимог М.В.704 додатка 1 (Part-M), один раз на 24 місяці має здійснюватися вибіркова інспекція окремих повітряних суден, зазначених у підпункті 1 (b) Розділу I цих Авіаційних правил, управління підтриманням льотної придатності яких здійснюється організацією.

Т.В.705. Недоліки

На доповнення до вимог М.В.705 додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил, щодо організацій, які здійснюють управління підтриманням льотної

придатності повітряного судна, зазначеного у підпункті 1 (b) Розділу I цих Авіаційних правил, компетентний орган має також вжити заходів, якщо протягом аудитів, інспекцій на пероні або за допомогою інших засобів виявлено доказ невідповідності вимогам цього додатка (Part-T).

Заступник директора департаменту
льотної придатності



В. ОВЧИННІКОВ