Згідно з оригіналом

МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

Начальника Головного управління державної авіації України
(з основної діяльності)

18.05.2023 м. Київ № 51

Про затвердження Прийнятних методів встановлення відповідності та керівного матеріалу до Правил підтримання льотної придатності авіаційної техніки державної авіації (Частина-МВ)

Відповідно до пункту М.В.102(d) Правил підтримання льотної придатності авіаційної техніки державної авіації (Частина-МВ), зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 06.02.2017 за № 160/30028, затверджених наказом Міністерства оборони України від 23 грудня 2016 року № 714 (зі змінами) "Про затвердження правил державної авіації України з питань підтримання льотної придатності", який зареєстровано в Міністерстві юстиції України 06 лютого 2017 року за № 160/30028, з метою впорядкування адміністративних процедур **н а к а з у ю**:

1. Затвердити Прийнятні методи встановлення відповідності та керівний матеріал до Правил підтримання льотної придатності авіаційної техніки державної авіації (Частина-МВ), що додаються.

2. Вважати таким, що втратив чинність, наказ начальника Управління регулювання діяльності державної авіації України від 29 січня 2020 року № 4 "Про затвердження Прийнятних методів встановлення відповідності та керівного матеріалу до Правил підтримання льотної придатності авіаційної техніки державної авіації (Частина-МВ)"..

3. Управлінню підтримання льотної придатності Головного управління державної авіації України встановленим порядком здійснити підготовку цього наказу до публікації на вебсайті Головного управління державної

Згідно з оригіналом

авіації України Єдиного вебпорталу Міністерства оборони України.

5. Контроль за виконанням наказу покласти на заступника начальника Головного управління державної авіації України.

Начальник Головного управління
державної авіації України Андрій ТЕЛЕГІН

Міністерство оборони України * Головне управління державної авіації України * Код 26606958

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ начальника Головного управління державної авіації України
18.05.2023 № 51

Прийнятні методи встановлення відповідності та Керівний матеріал до Правил підтримання льотної придатності авіаційної техніки державної авіації (Частина-МВ)

(ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND GUIDANCE MATERIAL TO MILITARY PART-M)

I. ВСТУПНА ЧАСТИНА

1. Наказом Міністерства оборони України “Про затвердження правил державної авіації України з питань підтримання льотної придатності” від 23.12.2016 № 714, який зареєстрований у Міністерстві юстиції України 06.02.2017 за № 160/30028, затверджено Правила підтримання льотної придатності авіаційної техніки державної авіації (Частина-МВ), зареєстровані в Міністерстві юстиції України 06.02.2017 за № 160/30028 (далі – Частина-МВ).

2. Ці Прийнятні методи встановлення відповідності (далі – AMC) та керівний матеріал до (далі – GM) до Частини-МВ (далі – AMC&GM) розроблено на виконання пункту M.B.102(d) Частини-МВ для встановлення відповідності організацій вимогам Частини-МВ.

3. Наказом, зазначеним у пункті 1 цього розділу, затверджено нижченаведені правила, на які є посилання у цих AMC&GM, а саме:

Правила схвалення організацій з технічного обслуговування та ремонту авіаційної техніки державної авіації (Частина-145В), зареєстровані в Міністерстві юстиції України 06.02.2017 за № 161/30029 (далі – Частина-145В);

Правила видачі свідоцтв персоналу з технічного обслуговування авіаційної техніки державної авіації (Частина-66В), зареєстровані в Міністерстві юстиції України 06.02.2017 за № 162/30030 (далі – Частина-66В);

Правила схвалення організацій з підготовки до технічного обслуговування авіаційної техніки державної авіації (Частина-147В), зареєстровані в Міністерстві юстиції України 06.02.2017 за № 163/30031 (далі – Частина-147В).

У цих AMC&GM також використовуються посилання на Правила сертифікації повітряних суден, пов’язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, які належать до військової техніки, а також організацій розробника та виробника (Частина-21В), затверджені наказом Міністерства

оборони України від 03.11.2016 № 586, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 12.12.2016 за № 1603/29733 (зі змінами) (далі – Частина-21В).

4. Ці AMC&GM розроблені з використанням нижченаведених документів, а саме:

“European Military Airworthiness Requirement EMAR M.AMC&GM”, видання 1.0, схваленого 07.06.2017 Форумом військових органів льотної придатності (Military Airworthiness Authorities Forum (MAWA Forum)) під егідою Європейського оборонного агентства (European Defence Agency (EDA));

“EMAR Forms Document”, видання 1.3, схваленого 07.06.2017 MAWA Forum під егідою EDA;

“European Military Airworthiness Document. EMAD 1. Acronyms and Definitions Document”, видання 1.4, схваленого 29.01.2021 MAWA Forum під егідою EDA;

5. Нумерація параграфів/пунктів цих AMC&GM та наведених по всьому тексту посилань викладена латинськими літерами, арабськими та римськими цифрами, що розділені крапкою та/або дужками, структурно містить інформацію про нижченаведене:

перша літера або цифра “M, 145, 66, 147, 21” відсилає до відповідних Правил (Частина-MB, Частина-145B, Частина-66B, Частина-147B, Частина-21B);

друга літера “A, B” відсилає до відповідного розділу визначених Правил;

три наступні цифри формують параграф та відсилають до відповідної Глави “A, B, C, D, E, F, G, H, I” визначеного розділу відповідних Правил;

четверта літера виокремлюється дужками “(a), (b), (c), (d) …” та позначає відповідний пункт визначеного параграфа;

п’ятий, шостий та решта символів позначають відповідний підпункт;

у випадку позначення та/або посилання на AMC&GM до Правил, перед відповідними параграфами застосовується скорочення AMC або GM.

6. Позначення форм документів застосоване по всьому тексту цих AMC&GM до Частини-MB та посилань наведених на відповідні форми документів викладено у вигляді “EMAR Form *”або “форма *” із відповідною нумерацією. Номер форми “*” викладено арабськими цифрами та може бути доповнено латинською літерою. Першоджерелом будь-яких застосовних форм документів, як правило будуть адаптовані форми документів наведені у “EMAR Forms Document”. Слід розуміти, що наведені у чинних Правилах та AMC&GM до Правил, вимоги до напису назви форми документа: “Форма * EMAR (EMAR Form *)”, або “Форма * EMAR Form *”, або “EMAR Form *”, за призначенням, формою та наповненням еквівалентні.

ЗМІСТ

I. ВСТУПНА ЧАСТИНА 1
II. ПРИЙНЯТНІ МЕТОДИ ВСТАНОВЛЕННЯ ВІДПОВІДНОСТІ ТА КЕРІВНИЙ МАТЕРІАЛ 6
РОЗДІЛ A. ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЙ 6
Глава A. Загальні положення 6
Глава B. Підзвітність. 6
GM1 M.A.201(a). Розподіл обов’язків 6
GM2 M.A.201(a). Розподіл обов’язків 6
GM3 M.A.201(a). Розподіл обов’язків 6
AMC M.A.201(d). Розподіл обов’язків 6
AMC M.A.201(e). Розподіл обов’язків. 6
AMC M.A.201(h). Розподіл обов’язків 7
AMC M.A.201(h)1. Розподіл обов’язків 8
GM M.A.201(h)2. Розподіл обов’язків. 9
AMC M.A.201(k). Розподіл обов’язків 10
AMC M.A.202(a). Повідомлення про дефекти. 13
AMC M.A.202(b). Повідомлення про дефекти. 14
AMC M.A.202(c). Повідомлення про дефекти 14
GM M.A.202(c). Повідомлення про дефекти. 14
Глава C. Підтримання льотної придатності 14
AMC M.A.301(a)1. Завдання з підтримання льотної придатності. 14
AMC M.A.301(a)2. Завдання з підтримання льотної придатності. 16
AMC M.A.301(a)3. Завдання з підтримання льотної придатності. 16
AMC M.A.301(a)4. Завдання з підтримання льотної придатності. 17
AMC M.A.301(a)5. Завдання з підтримання льотної придатності. 17
AMC M.A.301(a)7. Завдання з підтримання льотної придатності. 17
AMC M.A.302. Програма ТОР ПС ()(AMP). 18
AMC M.A.302(a). Програма ТОР ПС (AMP). 18
GM M.A.302(a). Програма ТОР ПС (AMP). 18
AMC M.A.302(d). Програма ТОР ПС (AMP). 18
GM M.A.302(f). Програма ТОР ПС (AMP). 20
AMC M.A.304. Дані для модифікацій та ремонтів. 20
AMC M.A.304(d). Дані для модифікацій та ремонтів. 20
AMC M.A.305(d). Система запису про підтримання льотної придатності ПС. 21
AMC M.A.305(d)(4) та AMC M.A.305(h). Система запису про підтримання льотної придатності ПС. 22
AMC M.A.305(g). Система запису про підтримання льотної придатності ПС. 23
GM M.A.305(g). Система записів про підтримання льотної придатності ПС. 23
AMC M.A.305(h). Система записів про підтримання льотної придатності ПС. 23
AMC M.A.305(h)6. Система запису про підтримання льотної придатності ПС. 24
AMC M.A.306(a). Технічний бортовий журнал ПС. 24
GM M.A.306(a). Технічний бортовий журнал ПС. 25
AMC M.A.306(b). Технічний бортовий журнал ПС. 25
AMC M.A.307(a). Передача записів про підтримання льотної придатності ПС. 25
Глава D. Стандарти ТОР. 25
Глава E. Компоненти 25
Глава F. Організація з ТОР. 25
Глава G. Організація з управління підтриманням льотної придатності. 26
AMC M.A.702(a). Заявка. 26
AMC M.A.702(b). Заявка. 26

AMC M.A.702(b)5. Заявка. 26
AMC M.A.704. Керівництво з управління підтриманням льотної придатності (Continuing Airworthiness Management Exposition – CAME). 27
AMC M.A.705. Об’єкти. 29
AMC M.A.706. Вимоги до персоналу. 29
AMC M.A.706(a). Вимоги до персоналу. 30
AMC M.A.706(e). Вимоги до персоналу. 31
AMC M.A.706(f). Вимоги до персоналу. 31
AMC M.A.706(i). Вимоги до персоналу. 31
AMC M.A.706(k). Вимоги до персоналу. 32
AMC M.A.707(a). Персонал з перегляду льотної придатності. 32
AMC M.A.707(a)(1). Персонал з перегляду льотної придатності. 33
AMC M.A.707(a)(2). Персонал з перегляду льотної придатності. 33
AMC M.A.707(b). Персонал з перегляду льотної придатності. 34
AMC M.A.707(c). Персонал з перегляду льотної придатності. 34
AMC M.A.707(e). Персонал з перегляду льотної придатності. 34
GM M.A.708(b)(2). Управління підтриманням льотної придатності. 35
AMC M.A.708(b)(3). Управління підтриманням льотної придатності. 35
AMC M.A.708(c). Управління підтриманням льотної придатності (*). 35
AMC M.A.708(c)(1). Управління підтриманням льотної придатності. 37
AMC M.A.709. Документація. 37
AMC M.A.710(a). Перегляд льотної придатності. 37
AMC M.A.710(b) та AMC M.A.710(c). Перегляд льотної придатності. 38
AMC M.A.710(d). Перегляд льотної придатності. 39
AMC M.A.710(e). Перегляд льотної придатності. 39
AMC M.A.710(g). Перегляд льотної придатності. 39
AMC M.A.711(b). Привілеї організації. 39
AMC M.A.711(c). Привілеї організації. 39
AMC M.A.712(a). Система якості 39
AMC M.A.712(b). Система якості. 40
AMC M.A.712(f). Система якості. 41
AMC M.A.713. Зміни у схваленій САМО. 41
AMC M.A.714. Ведення записів. 41
AMC M.A.716(a)2. Недоліки САМО, виявлені ГУДАУ. 42
GM M.A.716. Недоліки САМО, виявлені ГУДАУ. 42
Глава H. Сертифікат передачі до експлуатації. 43
Глава I. Сертифікат (військовий) перегляду льотної придатності. 43
AMC M.A.901. Перегляд льотної придатності ПС. 43
AMC M.A.901(a). Перегляд льотної придатності ПС. 43
AMC M.A.901(b). Перегляд льотної придатності ПС. 43
AMC M.A.901(c)(2). Перегляд льотної придатності ПС. 44
AMC M.A.901(d). Перегляд льотної придатності ПС. 44
AMC M.A.901(g). Перегляд льотної придатності ПС. 45
AMC M.A.901(j). Перегляд льотної придатності ПС. 45
AMC M.A.903. Зміна в правах щодо державного ПС. 46
AMC M.A.904. Перегляд льотної придатності ПС, що імпортується. 46
AMC M.A.905(a)1. Недоліки перегляду льотної придатності ПС, доведені ГУДАУ. 46
AMC M.A.905(a)3. Недоліки перегляду льотної придатності ПС, доведені ГУДАУ. 46
AMC M.A.905(b). Недоліки перегляду льотної придатності ПС, доведені ГУДАУ. 46
GM M.A.905(a). Недоліки перегляду льотної придатності ПС, доведені ГУДАУ. 46
РОЗДІЛ B. ПРОЦЕДУРА ДЛЯ КОМПЕТЕТНОГО ОРГАНУ (ГУДАУ). 47
Глава A. Загальні положення. 47

AMC M.B.102(a). Компетентний орган (ГУДАУ) – Загальні положення..... 47
AMC M.B.102(c). Компетентний орган (ГУДАУ) – Кваліфікація та підготовка. 47
AMC M.B.102(d). Компетентний орган (ГУДАУ) – Процедури. 48
AMC M.B.104(a). Ведення записів. 48
AMC M.B.104(f). Ведення записів. 49
GM M.B.104. Ведення записів. 49
AMC M.B.105(a). Взаємний обмін інформацією. 49
Глава B. Підзвітність. 49
Глава C. Підтримання льотної придатності..... 49
AMC M.B.301(a). Програма ТОР ПС (AMP)..... 49
AMC M.B.301(b). Програма ТОР ПС (AMP)()..... 50
AMC M.B.301(c). Програма ТОР ПС (AMP)..... 50
AMC M.B.301(d). Програма ТОР ПС (AMP). 51
AMC M.B.301(e). Програма ТОР ПС (AMP)..... 51
AMC M.B.303. Моніторинг підтримання льотної придатності ПС..... 52
AMC1 M.B.303(b). Моніторинг підтримання льотної придатності ПС. 52
AMC2 M.B.303(b). Моніторинг підтримання льотної придатності ПС. 53
AMC3 M.B.303(b). Моніторинг підтримання льотної придатності ПС. 53
GM M.B.303(b). Моніторинг льотної придатності ПС(). 54
AMC M.B.303(c). Моніторинг льотної придатності ПС..... 54
Глава D. Стандарти ТОР. 54
Глава E. Компоненти..... 54
Глава F. Організація з ТОР. 54
Глава G. Організація з управління підтриманням льотної придатності. 54
AMC M.B.701(a). Заявка. 54
AMC M.B.702(a). Первинне схвалення..... 55
AMC M.B.702(b). Первинне схвалення. 55
AMC M.B.702(c). Первинне схвалення..... 55
AMC M.B.702(e). Первинне схвалення..... 56
AMC M.B.702(f). Первинне схвалення. 56
AMC M.B.702(g). Первинне схвалення. 57
AMC M.B.703. Видача схвалення. 57
AMC M.B.703(a). Видача схвалення. 58
AMC M.B.703(c). Видача схвалення. 58
AMC M.B.704(b). Постійний нагляд. 58
AMC M.B.705(a)(1). Недоліки САМО. 59
AMC M.B.706. Зміни..... 59
Глава H. Сертифікат передачі до експлуатації. 60
Глава I. Сертифікат (військовий) перегляду льотної придатності. 60
AMC M.B.901. Оцінка рекомендацій..... 60
AMC M.B.902(b). Перегляд льотної придатності компетентним органом (ГУДАУ). 60
AMC M.B.902(b)(1). Перегляд льотної придатності компетентним органом (ГУДАУ). 61
AMC M.B.902(b)(2). Перегляд льотної придатності компетентним органом (ГУДАУ). 61
AMC M.B.902(c). Перегляд льотної придатності компетентним органом (ГУДАУ). 62
Додаток I до AMC&GM до Частини-MB (до AMC M.A.302 та AMC M.B.301(b)) 1
Додаток II до AMC&GM до Частини-MB (до AMC M.A.201(h)(1)) 1
Додаток III до AMC&GM до Частини-MB (до GM M.B.303(b)) 1
Додаток IV до AMC&GM до Частини-MB (до AMC M.A.704) 1

II. ПРИЙНЯТНІ МЕТОДИ ВСТАНОВЛЕННЯ ВІДПОВІДНОСТІ ТА КЕРІВНИЙ МАТЕРІАЛ

РОЗДІЛ А. ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЙ

Глава А. Загальні положення.

Має бути розроблено у разі необхідності.

Глава В. Підзвітність.

GM1 M.A.201(a). Розподіл обов’язків.

1. У контексті Частини-МВ, експлуатуючу організацію (термін визначений у розділі I Частини-МВ) слід розуміти як організацію, яка безпосередньо здійснює експлуатацію державних повітряних суден та/або повітряних суден військового призначення (далі – ПС) і відповідає за підтримання льотної придатності цих ПС.

2. Структура сил може бути загоном, ескадрилью, полком, бригадою, ремонтним підприємством чи іншою організацією згідно з вимогами законодавства України.

GM2 M.A.201(a). Розподіл обов’язків.

“Підзвітність”, що використовується в параграфі M.A.201, підкреслює, що ця відповідальність не підлягає делегуванню.

GM3 M.A.201(a). Розподіл обов’язків.

Якщо експлуатуюча організація несе відповідальність за підтримання льотної придатності ПС, що мають чинні дозволи (військові) на виконання польотів, слід дотримуватися вимог нормативно-правових актів, які регулюють діяльність державної авіації України, що застосовуються до цих ПС, доповнених умовами, викладеними в главі P Частини-21B.

AMC M.A.201(d). Розподіл обов’язків.

“Кваліфікована особа” в цьому контексті означає особу, яка отримала належну підготовку для виконання завдань передпольотного огляду відповідно до стандарту, як описано в підпункті 3 пункту AMC M.A.301(a)1 цих AMC&GM.

AMC M.A.201(e). Розподіл обов’язків.

Не застосовується в державній авіації.

АМС М.А.201(h). Розподіл обов’язків.

1. Посилання на ПС включає в себе компоненти, що встановлені або призначені для встановлення на ПС.

2. Діяльність пов’язана з очищенням ПС від льоду (обледеніння), не вимагає схвалення організації з технічного обслуговування та ремонту (Maintenance organisation) (далі – МО). Тим не менш, перевірки (інспекції), що виконують для виявлення і, за необхідності, для ліквідації залишків льоду та/або рідини для усунення обледеніння, вважаються технічним обслуговуванням. Такі перевірки (інспекції) мають проводитися лише уповноваженим (авторизованим/допущеним) відповідним чином персоналом.

3. Ця вимога означає, що організація з управління підтриманням льотної придатності (Continuing Airworthiness Management Organisation) (далі – САМО) несе відповідальність за визначення того, яке саме технічне обслуговування та ремонт (далі – ТОР) вимагається, коли, ким та відповідно до якого стандарту воно має бути виконано для забезпечення підтримання льотної придатності ПС, що експлуатується.

4. Таким чином, САМО слід мати достатні знання про стан конструкції (дані щодо конструкції типу (конструкторські документи), директиви льотної придатності (Airworthiness Directives) (далі – ДЛП (ADs)), обмеження льотної придатності згідно з програмою сертифікації, обмеження льотної придатності системи паливних баків, включаючи контрольовані обмеження критичних конструктивних конфігурацій (Critical Design Configuration Control Limitations (далі – CDCCL)), модифікації, ремонти, експлуатаційне обладнання, ТОР, що вимагалося, та виконане ТОР.

5. САМО має забезпечити належну координацію між виконанням польотів та ТОР, з метою отримання всієї актуальної інформації про стан ПС, необхідної як для виконання польотів, так і для завдань з ТОР.

6. Вимога не означає, що експлуатуюча організація обов’язково сама виконує ТОР (це може бути виконано схваленою за Частиною-145В МО (Military Part-145 Approved Maintenance Organisation) (далі – АМО), але експлуатуюча організація несе відповідальність за підтримання льотної придатності ПС, які вона експлуатує, і таким чином перед запланованим польотом має бути виконано встановленим порядком все необхідне ТОР.

7. Якщо експлуатуюча організація не схвалена встановленим порядком за Частиною-145В, САМО необхідно надати чітке замовлення на ТОР для АМО. Той факт, що експлуатуюча організація підписала договір (контракт)/замовлення на виконання завдання із АМО, не має перешкоджати їй (або САМО, якій доручено відповідно до наказу/договору або завдання з управління підтриманням льотної придатності ПС, що експлуатується), здійснювати перевірки на виробничих об’єктах для ТОР на будь-якому етапі замовленої роботи, якщо вона вважає необхідним це зробити, щоб забезпечити свою відповідальність за підтримання льотної придатності ПС.

АМС М.А.201(h)1. Розподіл обов'язків.

1. Не застосовується в державній авіації.

2. Якщо експлуатуюча організація сама схвалена відповідно до глави G розділу А Частини-МВ, то це схвалення не забороняє експлуатуючій організації підписувати (укладати) договори/доручати певні завдання з управління підтриманням льотною придатністю компетентним організаціям. Ця діяльність вважається невід'ємним елементом схвалення відповідно до глави G розділу А Частини-МВ. Постійний моніторинг діяльності здійснюється через схвалення експлуатуючої організації відповідно до глави G розділу А Частини-МВ. Елементи підтримання льотної придатності, документально доручені відповідно до умов договорів/завдань, мають бути прийнятними для національного органу з військової льотної придатності (National Military Airworthiness Authorities – NMAA), яким є Головне управління державної авіації України (далі – ГУДАУ)/уповноваженого органу з льотної придатності (далі – УОЛП) (термін визначений у розділі I Частини-МВ).

3. Здійснення видів діяльності з підтримання льотної придатності є важливою частиною відповідальності експлуатуючої організації, при цьому експлуатуюча організація залишається відповідальною за задовільне завершення цієї діяльності незалежно від будь-якого укладеного (підписаного) з договором/дорученим завданням.

4. Не застосовується в державній авіації.

5. Зрештою відповідальною є експлуатуюча організація, і тому несе відповідальність за льотну придатність своїх ПС. Щоб підтримувати цю відповідальність, експлуатуюча організація має бути впевненою, що дії, виконані залученою організацією, відповідають стандартам, які вимагаються главою G розділу А Частини-МВ. Управління такою діяльністю експлуатуюча організація має здійснювати шляхом:

(a) активного контролю через безпосередню участь; та/або

(b) погодження рекомендацій від залученої організації.

6. Для того, щоб забезпечити остаточну відповідальність за експлуатуючою організацією, САМО має обмежити діяльність, залученої за договором/для виконання дорученого завдання організації, тобто залишити нижченаведене за собою:

(a) аналіз та планування виконання ДЛП (ADs)/розпорядчих документів УОЛП (вказівок головного інженера авіації, технічних розпоряджень тощо);

(b) аналіз бюлетенів, зокрема сервісних бюлетенів (Service Bulletin (SB));

(в) планування ТОР;

(d) моніторинг надійності, моніторинг стану двигуна та інші види моніторингу технічного стану, погоджені ГУДАУ/УОЛП;

(e) розробку Програми технічного обслуговування та ремонту повітряного судна (Aircraft Maintenance Programme)

(далі – Програма ТОР ПС (АМР)) та внесення змін до неї;

(f) будь-яку іншу діяльність, яка не обмежує відповідальність експлуатуючої організації, погоджену з ГУДАУ/УОЛП.

7. Керівництво експлуатуючої організації контролює, пов'язану з договором/виконанням дорученого завдання, діяльність, яку має бути відображено у відповідному письмовому договорі/завданні, що відповідає політиці та процедурам експлуатуючої організації, визначених у її Керівництві з управління підтриманням льотної придатності (Continuing Airworthiness Management Exposition) (далі – САМЕ). Якщо такі завдання делегуються залученій за договором/завданням організації, система управління підтриманням льотної придатності експлуатуючої організації вважається поширеною на залучену організацію.

8. За винятком двигунів та допоміжних силових установок, договори/завдання зазвичай мають бути обмежені однією організацією на кожен тип ПС для будь-якої комбінації діяльності, описаної у Додатку II до цих AMC&GM (до AMC M.A.201(h)1). Якщо укладено договори/завдання з більше ніж з однією організацією, то експлуатуюча організація має продемонструвати, що встановлено належний контроль за координацією та чітко визначено персональну відповідальність у відповідних договорах/завданнях.

9. Договори/завдання не мають надавати право, залученій за договором/завданням організації, передавати далі, іншим організаціям, частину завдань з управління підтриманням льотної придатності.

10. САМО має забезпечити, щоб будь-які недоліки, виявлені ГУДАУ/УОЛП в результаті моніторингу діяльності за договором/завданням були закриті так, щоб це задовольнило ГУДАУ/УОЛП. Це положення має бути включено до умов договору/завдання.

11. Залучена за договором/завданням організація має погодитись/зобов'язана якнайшвидше повідомити САМО про будь-які зміни, що впливають на договір/завдання. САМО має потім повідомити про це ГУДАУ/УОЛП. Невиконання цього може призвести до невизнання ГУДАУ елементів з управління підтриманням льотної придатності діючих положень договору.

12. Додаток II до цих AMC&GM (до AMC M.A.201(h)1) надає інформацію про передавання за договором/завданням діяльності.

13. САМО має укладати (підписувати) договори лише з організаціями, зазначеними ГУДАУ у EMAR Form 14 (додаток 6 до Частини-МВ).

GM M.A.201(h)2. Розподіл обов'язків.

1. Ця вимога призначена для забезпечення можливості нижченаведених трьох альтернативних варіантів:

(a) експлуатуюча організація має бути схвалена відповідно до вимог Частини-145В для виконання всього ТОР своїх ПС та компонентів;

(b) експлуатуюча організація має бути схвалена відповідно до вимог Частини-145B для виконання деякого ТОР своїх ПС та компонентів. Це, як мінімум, може бути обмежено лінійним ТО, але може бути значно більше, але все ще менше ніж варіант у підпункті (a);

(c) експлуатуюча організація не схвалена відповідно до Частини-145B для виконання будь-якого ТОР.

2. Експлуатуюча організація може подати заявку за будь-яким варіантом, але ГУДАУ буде визначати, який варіант може бути прийнятний у кожному конкретному випадку.

2.1. Не застосовується в державній авіації.

2.2. Не застосовується в державній авіації.

2.3. Не застосовується в державній авіації.

2.4. Не застосовується в державній авіації.

АМС M.A.201(k). Розподіл обов'язків.

1. Якщо експлуатуюча організація відповідно до пункту M.A.201(k) укладає договір із САМО, схваленою згідно за главою G розділу A Частини-MB для виконання завдань з управління підтриманням льотної придатності, то експлуатуючою організацією має бути надіслано до ГУДАУ копію вищезазначеного договору, підписаного обома сторонами.

Якщо схваленій, згідно з главою G розділу A Частини-MB, САМО, що здійснює діяльність в умовах повного фінансування з державного бюджету України, наказом УОЛП, доручено завдання з управління підтриманням льотної придатності ПС, які експлуатує інша експлуатуюча організація, то копія вищезазначеного наказу надсилається (згідно з розрахунком розсилки) до ГУДАУ[1].

Вважається, що організація, яка зобов'язана згідно договору/наказу на виконання завдань з управління підтриманням льотної придатності, виконує їх як невід'ємну частину системи підтримання льотної придатності відповідної експлуатуючої організації.

2. Цей договір/наказ має бути розроблений з урахуванням вимог Частини-MB та має визначати обов'язки сторін, що зазначені у договорі/наказі, щодо управління підтриманням льотної придатності ПС.

3. Договір/наказ має включати як мінімум нижченаведені відомості:

реєстрація ПС; та

тип/модель/серія ПС; та

заводський (серійний) номер ПС; та

відомості про експлуатуючу організацію ПС, включаючи адресу; та

відомості про САМО, що схвалена відповідно до вимог глави G Розділу A Частини-MB, включаючи адресу.

4. У договорі має бути зазначено нижченаведене:

---

[1] Ця частина пункту 1 АМС M.A.201(k) є національним доповненням.

“Експлуатуюча організація доручає САМО (схвалення № UA.MBG.XXXX) здійснювати управління підтриманням льотної придатності ПС, розробляти Програму ТОР ПС (АМР), що має бути схвалена ГУДАУ, а також організовувати ТОР ПС відповідно до зазначеної Програми ТОР ПС (АМР) в АМО за Частиною-145В.

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

Експлуатуюча організація засвідчує та запевняє, що вся надана САМО інформація щодо підтримання льотної придатності ПС є та залишатиметься точною, а також, що ПС не буде змінюватися без попереднього погодження із САМО.

У разі будь-якої невідповідності умов цього договору будь-якою із сторін договір анулюється. У такому разі експлуатуюча організація забезпечує виконання будь-якого завдання, пов’язаного з підтриманням льотної придатності ПС, і зобов’язується якнайшвидше повідомити про це ГУДАУ”.

У наказі[2] має бути зазначено нижченаведене:

“Організації з управління підтриманням льотної придатності (вказується найменування та номер схвалення САМО (UA.MBG.XXXX)) доручається здійснювати управління підтриманням льотної придатності ПС, які експлуатує інша експлуатуюча організація (вказується найменування), розробляти Програму ТОР ПС (АМР), що має бути затверджена УОЛП, а також організовувати ТОР ПС відповідно до зазначеної Програми ТОР ПС (АМР) у схваленій відповідно до вимог Частини-145В організації з ТОР (АМО).

Відповідно до цього наказу САМО (вказується найменування та номер схвалення (UA.MBG.XXXX)) та експлуатуюча організація (вказується найменування) повинні дотримуватися відповідних зобов’язань, передбачених цим наказом.

Експлуатуюча організація (вказується найменування) повинна забезпечити, що вся надана до САМО (вказується найменування та номер схвалення (UA.MBG.XXXX)) інформація щодо підтримання льотної придатності ПС є та залишатиметься точною, а також, що ПС не буде змінюватися без попереднього погодження організації (вказується найменування та номер схвалення (UA.MBG.XXXX))/УОЛП (вказується найменування)”.

5. Якщо експлуатуюча організація укладає з САМО договір відповідно до пункту M.A.201(k), то мінімальні зобов’язання кожної сторони мають розподілятися таким чином:

5.1. Зобов’язання САМО:

1. Мати необхідний(-і) тип(и) ПС в обсязі схвалення (тобто у Переліку схвалення САМО EMAR Form 14 зазначено необхідний(-

---

[2] Ця та інші нижченаведені частини пункту 4 АМС M.A.201(k) є національним доповненням

і) для експлуатуючої організації тип(и) ПС);

2. Дотримуватись умов для підтримання льотної придатності ПС відповідно до вимог параграфа M.A.708;

3. Не застосовується в державній авіації;

4. Не застосовується в державній авіації;

5. Інформувати кожного разу ГУДАУ/УОЛП про випадки ухилення експлуатуючої організації від надання ПС до АМО за Частиною-145B на вимогу САМО;

6. Інформувати кожного разу ГУДАУ/УОЛП про недотримання умов договору (у випадку наказу – про невиконання вимог наказу);

7. Виконувати, у разі необхідності, перегляд льотної придатності ПС та видавати Сертифікат (військовий) перегляду льотної придатності (Military Airworthiness Review Certificate (MARC)), форму якого наведено в додатку 3 до Частини-MB (далі – EMAR Form 15b), або складати рекомендацію ГУДАУ;

8. Надіслати до ГУДАУ протягом 10 днів копію будь-якого виданого або продовженого MARC – EMAR Form 15b;

9. Відпрацьовувати всі застосовні обов’язкові звіти про події;

10. Інформувати кожного разу ГУДАУ про розірвання договору будь-якою з його сторін (у випадку наказу – повідомляти ГУДАУ про втрату чинності наказу).

5.2. Зобов’язання експлуатуючої організації:

1. Не застосовується в державній авіації;

2. Не застосовується в державній авіації;

3. Надання ПС до АМО за Частиною-145B, погоджену із САМО/ОУЛП, у визначений час, зазначений у запиті САМО;

4. Не модифікувати ПС без попередньої консультації із САМО;

5. Не застосовується в державній авіації;

6. Повідомляти САМО про всі відмови/дефекти/несправності, виявлені під час експлуатації через систему технічних бортових журналів ПС;

7. Інформувати кожного разу ГУДАУ про розірвання договору будь-якою з його сторін (у випадку наказу – повідомляти ГУДАУ про втрату чинності наказу);

8. Інформувати кожного разу ГУДАУ та САМО про припинення експлуатації ПС експлуатуючою організацією;

9. Відпрацьовувати всі застосовні обов’язкові звіти про події;

10. Регулярно інформувати САМО щодо льотних годин (загальний наліт, наліт після ТОР) та будь-яких інших даних щодо експлуатації/використання, що стосуються ПС, за домовленістю із САМО;

11. Не застосовується в державній авіації;

12. Не застосовується в державній авіації.

6. САМО, залучена за договором/для виконання дорученого завдання, має бути схвалена відповідно до глави G розділу A Частини-MB. Однак, це

схвалення не забороняє САМО підписувати (укладати) договори/доручати певні завдання з управління підтриманням льотної придатності з іншими компетентними організаціями. Ця діяльність вважається невід'ємним елементом схвалення відповідно до глави G розділу А Частини-МВ. Постійний моніторинг здійснюється через схвалення САМО відповідно до глави G розділу А Частини-МВ. Договори/завдання мають бути прийнятними для ГУДАУ/УОЛП. Договори/завдання не мають надавати право, залученій за договором/завданням іншій компетентній організації, передавати виконання дорученого завдання далі, іншим організаціям для виконання частини завдань з управління підтриманням льотної придатності. Додаток II до цих AMC&GM до Частини-МВ (до AMC M.A.201(h)1) надає інформацію про передавання за договором/дорученим завданням діяльності з управління підтриманням льотної придатності.

AMC M.A.202(a). Повідомлення про дефекти.

Експлуатуючі організації мають гарантувати те, що утримувач сертифіката типу (військового) ((Military) Type Certificate – ((M)TC)) отримує належні звіти про події для цього типу ПС, щоб дозволить утримувачу (M)TC виконати свої зобов'язання за Частиною-21B.

Необхідно встановити зв'язок із утримувачем (M)TC, щоб визначити, чи опублікована або запропонована інформація з обслуговування вирішить проблему, або отримати рішення конкретної проблеми.

Схваленій САМО слід розподілити відповідальність за координацію дій щодо подій з питань льотної придатності (виявлених дефектів) та ініціювання будь-якого необхідного подальшого розслідування та подальшої діяльності кваліфікованої особи з чітко визначеними повноваженнями та статусом.

"Кваліфікована особа" в цьому контексті означає особу, яка отримала належну підготовку та має відповідний досвід в розслідуванні подій з питань льотної придатності, докладно описаних у параграфі M.A.202. У випадку договору/завдання САМО необхідна тісна координація із експлуатуючою організацією, щоб визначити відповідну підготовку та відповідний досвід та забезпечити, щоб така особа була офіційно зареєстрована в САМО.

"Загроза безпеці польотів" означає будь-який випадок, коли безпечна експлуатація не може бути гарантована або може призвести до небезпечного стану. Це зазвичай включає в себе, але не обмежуються цим, значні розтріскування, деформацію, корозію або руйнування первинної структури, будь-які докази горіння, значний витік гідравлічної рідини або витік палива, а також часткову відмову будь-якої аварійної системи або повної відмови системи. ДЛП (AD), що не виконана у встановлений строк, також вважається загрозою для безпеки польотів.

AMC M.A.202(b). Повідомлення про дефекти.

1. Мета звітності про події – визначення факторів, що сприяють інцидентам, і створення стійкої до подібних помилок системи.

2. Система звітності про події має дозволяти і заохочувати добровільну та відверту звітність про будь-які (потенційно) пов'язані з безпекою випадки. Цьому має сприяти створення "справедливої культури (культура безпеки, чесна помилка)". САМО слід забезпечити, щоб персонал не було покарано за звітність або співпрацю у розслідуванні події.

3. Внутрішній процес звітування має бути замкненим циклом, що гарантує, що внутрішні дії будуть вжиті для вирішення проблем з безпекою.

4. Зворотний зв'язок із організаціями, що звітують, як на індивідуальній, так і більш загальній основі, важливий для забезпечення їх постійної підтримки зазначеної схеми звітування.

AMC M.A.202(c). Повідомлення про дефекти

Звітність про події має здійснюватися за формою та у порядку, як це визначено ГУДАУ, з урахуванням будь-якої конфіденційної/секретної інформації.

GM M.A.202(c). Повідомлення про дефекти.

Кожен звіт має містити принаймні нижченаведену інформацію:

(a) найменування САМО та посилання на схвалення; та

(b) інформація, необхідна для ідентифікації вказаного ПС та/або компонента; та

(c) дата та час, пов'язані з будь-яким обмеженням ресурсу або строку до капітального ремонту зазначених у льотних годинах/циклах/посадках тощо; та

(d) детальна інформація про дефект, як того вимагає пункт M.A.202(c); та

(e) будь-яка інша відповідна інформація, яка була знайдена під час оцінювання або усунення цього стану.

Глава C. Підтримання льотної придатності.

AMC M.A.301(a)1. Завдання з підтримання льотної придатності.

1. Що стосується передпольотної перевірки (передпольотного огляду), вона призначена для того, щоб виконати всі дії, необхідні для забезпечення придатності ПС до запланованого польоту. Це зазвичай має включати, але не обов'язково обмежуватись:

(a) зовнішнім оглядом ПС, встановленого на ньому аварійного

обладнання і будь-якого знімного обладнання, агрегатів авіаційного озброєння та авіаційних засобів ураження на предмет їх стану, який включає, зокрема, будь-які очевидні ознаки зношення, ушкоджень або негерметичності. Крім цього, має бути встановлена наявність всього необхідного обладнання, включаючи аварійне обладнання, а також необхідно перевірити надійність кріплення будь-якого знімного обладнання, агрегатів авіаційного озброєння та авіаційних засобів ураження, що встановлені на ПС;

(b) оглядом системи записів про підтримання льотної придатності або технічного бортового журналу ПС (журналу підготовки ПС), якщо застосовується, для гарантування того, що запланований політ не підпадає під негативний вплив через неусунений відкладений дефект, а також, що жодні необхідні дії з ТОР, зазначені в заяві щодо ТОР, не є простроченими чи не стануть простроченими під час польоту;

(c) перевіркою, що витратні рідини, гази тощо заправлені перед польотом, мали відповідні характеристики (відповідали специфікаціям), не містили домішок, і правильно записані;

(d) контролем, що всі двері (люки), надійно закріплені (зачинені);

(e) перевіркою, що замки рулів та шасі, чохли приймача повітряного/статичного тиску, обмежувальні пристрої і заглушки двигуна/повітрязабірника були зняті;

f) контролем, що всі зовнішні поверхні ПС та двигуни не покриті льодом, снігом, піском, пилом тощо, а також оцінку того, що підтверджує, що внаслідок метеорологічних умов застосовані на ПС залишки рідин для усунення/недопущення обледеніння, які можуть загрожувати безпеці польоту, відсутні. Альтернативою такої передпольотної оцінки можуть бути планові перевірки/очищення накопичених залишків рідини для усунення обледеніння, визначених Програмою ТОР ПС (АМР) у випадку, якщо це дозволяє тип ПС та характер операції;

(g) зняттям чек/запобіжників, якщо застосовно.

2. Завдання, такі як заправлення оливою і гідравлічними рідинами, накачування шин можуть розглядатися як частина передпольотної перевірки (передпольотного огляду). Відповідні інструкції з передпольотної перевірки (передпольотного огляду) повинні містити процедури для визначення випадків, коли необхідне заправлення або накачування є результатом ненормального споживання, та, імовірно, вимагає додаткових дій з ТОР в АМО, або з боку персоналу, який засвідчує ТОР, якщо застосовно.

3. Експлуатуючі організації мають публікувати інструктивний матеріал для технічного і льотного персоналу та всього іншого персоналу, що виконує завдання з передпольотної перевірки (передпольотного огляду), якщо застосовно. Необхідно продемонструвати ГУДАУ, що персонал, який виконує передпольотну перевірку, пройшов відповідну підготовку для виконання визначених завдань з передпольотної перевірки (передпольотного

огляду). Стандарт підготовки персоналу, який виконує передпольотну перевірку (передпольотний огляд), має бути описаний у САМЕ.

АМС М.А.301(а)2. Завдання з підтримання льотної придатності.

САМО повинна мати таку систему, яка забезпечує усунення всіх дефектів, які впливають на безпечну експлуатацію ПС, в межах, встановлених у схваленому переліку мінімального обладнання (Minimum Equipment List (MEL)) або списку відхилення конфігурації (Configuration Deviation List (CDL)), або національних еквівалентів. Усунення таких дефектів не може бути відкладено, якщо це не узгоджено із САМО та у відповідності до схваленої ГУДАУ процедури.

Необхідно створити систему оцінки підтримання льотної придатності ПС та забезпечити постійний аналіз ефективності системи контролю дефектів САМО.

Система має забезпечувати нижченаведене:

(a) для серйозних інцидентів та дефектів: моніторинг інцидентів та дефектів, що виникли під час польоту, та дефектів, виявлених під час ТОР з визначенням будь-яких дефектів, які здаються важливими самі по собі;

(b) для повторних інцидентів та дефектів: моніторинг на постійній основі дефектів, що виникають у польоті, та дефектів, виявлених під час ТОР, з визначенням будь-яких дефектів, що є повторними;

(c) для відкладених та перенесених дефектів: моніторинг на постійній основі відкладених та перенесених дефектів. Відкладені дефекти визначаються як такі дефекти, про які було повідомлено під час експлуатації, та усунення яких відкладено. Перенесені дефекти визначені як дефекти, які виникають під час ТОР, та усунення яких відкладено до наступного ТОР;

(d) для незапланованих демонтажів та змін експлуатаційних якостей: аналіз незапланованої заміни компонентів та змін експлуатаційних якостей систем ПС для використання в якості частини аналізу ефективності Програми ТОР ПС (АМР).

Під час відкладення або перенесення дефекту слід враховувати кумулятивний ефект ряду відкладених або перенесених дефектів, що виникають на тому самому ПС, і будь-які обмеження, що містяться в MEL/CDL або національних еквівалентах. Відкладені дефекти повинні бути повідомлені пілоту/льотному екіпажу до передпольотної перевірки (передпольотного огляду) ПС.

АМС М.А.301(а)3. Завдання з підтримання льотної придатності.

САМО повинна мати систему, яка гарантує, що всі перевірки технічного обслуговування ПС виконуються в межах, встановлених Програмою ТОР ПС (АМР), і якщо перевірка технічного обслуговування не

може бути виконана протягом необхідного часу, його відкладення дозволено відповідно до процедури, погодженої ГУДАУ.

АМС М.А.301(а)4. Завдання з підтримання льотної придатності.

САМО повинна мати систему для аналізу ефективності Програми ТОР ПС (АМР) щодо запасних частин, виявлених дефектів, несправностей і пошкоджень, а також для внесення зміни до Програми ТОР ПС (АМР) відповідно.

АМС М.А.301(а)5. Завдання з підтримання льотної придатності.

Експлуатаційні директиви, що впливають на підтримання льотної придатності, включають такі правила експлуатації, як розширені правила польотів для літаків з декількома двигунами (Extended Twin-engine Operations (ETOPS))/польоти підвищеної дальності (Long Range Operations (LROPS)), скорочений мінімум вертикального ешелонування (Reduced Vertical Separation Minima (RVSM)), специфікації мінімальних навігаційних характеристик (Minimum Navigation Performance Specification (MNPS)), всепогодні польоти (All Weather Operations (AWOPS)), зональна навігація (Area Navigation (RNAV)) тощо.

Будь-яка інша вимога до продовження льотної придатності, яка зроблена обов’язковою ГУДАУ, включає в себе вимоги, пов’язані з сертифікатом типу (військовим) ((М)ТС), такими як: вимоги щодо сертифікації технічного обслуговування (Certification Maintenance Requirements (CMR)), частини (компоненти) з обмеженим строком служби, обмеження льотної придатності із сертифікаційного базису типу ПС, обмеження льотної придатності системи паливного бака, включаючи контрольовані обмеження критичних конструктивних конфігурацій (Critical Design Configuration Control Limitations (CDCCL)) тощо.

АМС М.А.301(а)7. Завдання з підтримання льотної придатності.

САМО, що здійснює управління підтриманням льотної придатності ПС, має встановити та працювати відповідно до політики, яка оцінює необов’язкову інформацію, пов’язану з льотною придатністю ПС. Необов’язкова інформація включає сервісні бюлетені (або національний еквівалент), сервісні (інформаційні) листи та іншу інформацію, що розроблена для ПС та його компонентів організацією розробником, прийнятною для ГУДАУ, або виробником, або ГУДАУ/УОЛП (якщо застосовно).

AMC M.A.302. Програма ТОР ПС (*)(AMP).

1. Термін “Програма технічного обслуговування та ремонту повітряних суден (AMP)” призначений для включення запланованих завдань з ТОР, пов’язаних із ними процедур ТОР, та стандартних практик ТОР. Термін “графік ТОР” призначений для охоплення тільки запланованих завдань з ТОР.

2. ПС має обслуговуватися лише за однією схваленою/затвердженою Програмою ТОР ПС (AMP) в певний момент часу. Якщо експлуатуюча організація бажає перейти від однієї Програми ТОР ПС (AMP) до іншої, то для впровадження змін може виникнути необхідність проведення перехідної інспекції/перевірки чи огляду.

3. Детальний перегляд Програми ТОР ПС (AMP) має проводитись принаймні раз на рік. Як мінімум, має бути перегляд документів, на яких базується Програма ТОР ПС (AMP), що слід врахувати під час складання щорічного звіту. Застосовні обов’язкові вимоги щодо відповідності Частині-21B мають бути включені до Програми ТОР ПС (AMP) якомога швидше.

4. Програма ТОР ПС (AMP) має містити передмову, що визначатиме зміст Програми ТОР ПС (AMP), застосовні стандарти оглядів (контролю), дозволені зміни інтервалів виконання завдань з ТОР та, де це можливо, будь-яку процедуру для управління зміною встановлених інтервалів інспекцій/перевірок або оглядів.

Додаток I до цих AMC&GM (до AMC M.A.302 та AMC M.B.301(b)) містить детальну інформацію щодо змісту Програми ТОР ПС (AMP).

5. Повторні завдання з ТОР, що виникають за результатами модифікацій та ремонтів, мають бути включені до Програми ТОР ПС (AMP).

AMC M.A.302(a). Програма ТОР ПС (AMP).

Переміщено до GM M.A.302(a).

GM M.A.302(a). Програма ТОР ПС (AMP).

Програма ТОР ПС (AMP) може зазначати, що вона застосовується до декількох зареєстрованих ПС до тих пір, поки така Програма ТОР ПС (AMP) чітко визначає ефективність завдань та процедур, які не застосовуються до всіх вказаних реєстраційних номерів.

AMC M.A.302(d). Програма ТОР ПС (AMP).

1. Програма ТОР ПС (AMP) експлуатуючої організації, як правило, має спиратися на звіт/аналіз комісії з перегляду ТОР (Maintenance Review Board,

---

* див. Додаток I до цих AMC&GM (до AMC M.A.302 та AMC M.B.301(b)).

далі – MRB) або відповідний еквівалентний звіт/аналіз, якщо застосовується, документ з планування ТОР (Maintenance Planning Document, далі – MPD), відповідні розділи керівництва з технічного обслуговування або будь-які інші дані для ТОР, що містять інформацію про планування. Крім того, Програма ТОР ПС (AMP) експлуатуючої організації має також враховувати будь-які дані для ТОР, що містять інформацію про планування для компонентів.

2. Інструкції, видані ГУДАУ, можуть охоплювати всі типи інструкцій від конкретного завдання для конкретного ПС до завершення рекомендованих графіків ТОР для деяких типів ПС, які можуть бути використані безпосередньо експлуатуючою організацією. Ці інструкції можуть бути видані ГУДАУ у нижченаведених випадках:

за відсутності конкретних рекомендацій утримувача (М)ТС;

надання інструкцій, альтернативні тим, що описані у вищенаведеному підпункті 1, з метою забезпечення гнучкості для експлуатуючої організації.

3. Якщо до типу ПС було застосовано процес звітності/аналізу комісії з перегляду ТОР (MRB), то первинна Програма ТОР ПС (AMP) зазвичай має розроблятись, базуючись на зазначеному звіті/аналізі MRB.

4. Якщо ПС підтримується відповідно до Програми ТОР ПС (AMP), що розроблена на основі процесу звітності/аналізу MRB, то будь-яка пов’язана програма для постійного нагляду за надійністю чи програма моніторингу стану ПС має розглядатися як частина Програми ТОР ПС (AMP).

5. Програми ТОР ПС (AMPs) для типів ПС, щодо яких застосовано процес звітності/аналізу MRB, мають містити перехресне посилання на завдання із звіту/аналізу MRB, таким чином, щоб завжди можна було зв’язати такі завдання із поточною Програмою ТОР ПС (AMP). Це не перешкоджає розробці програми ТОР ПС (AMP) з урахуванням досвіду обслуговування за межами рекомендацій звіту/аналізу MRB, але відображатиме зв’язок з такими рекомендаціями.

6. У деяких схвалених Програмах ТОР ПС (AMP), розроблених не на основі процесу MRB, використовуються програми надійності. Такі програми надійності мають розглядатися як частина схваленої Програми ТОР ПС (AMP).

7. Альтернативні та/або додаткові інструкції до тих, що визначені у підпунктах M.A.302(d)(1) і (2), запропоновані експлуатуючою організацією, можуть включати, але не обмежуються нижченаведеним:

збільшення інтервалу для певних завдань на основі даних про надійність або іншої допоміжної інформації. Додаток I рекомендує внесення до Програми ТОР ПС (AMP) відповідних процедур збільшення. Збільшення періодичності цих завдань схвалюється/затверджується безпосередньо ГУДАУ/УОЛП, у тому числі елементів обмеження льотної придатності (Airworthiness Limitation Items (ALIs));

зменшення інтервалів відносно тих, що запропоновані утримувачем сертифіката типу (військового) ((М)ТСН) на основі

даних надійності або внаслідок більш суворого середовища експлуатації;

додаткові завдання – на розсуд експлуатуючої організації.

8. Дані “оцінки в польових умовах” (“Field Evaluation”) інших експлуатуючих організацій державної авіації, що експлуатують один і той же тип ПС, подібним чином могли бути використані для розробки первинної Програми ТОР ПС (АМР). Проте, якщо ПС було закуплено в іноземній державі, обмеження безпеки або інші національні обмеження можуть призвести до відсутності повних даних для підтримки Програми ТОР ПС (АМР). У таких випадках експлуатуюча організація має довести ГУДАУ, що наявні дані є достатніми для зменшення будь-яких ризиків до максимально низьких, наскільки це практично можливо (As Low As Reasonably Practicable (ALARP)).

GM M.A.302(f). Програма ТОР ПС (АМР).

1. Не застосовується в державній авіації.
2. Не застосовується в державній авіації.
3. Метою програми надійності є забезпечення того, що всі завдання Програми ТОР ПС (АМР) ефективні та їх періодичність адекватна.
4. Програма надійності може призвести до збільшення або зменшення інтервалу виконання завдань з ТОР, а також до видалення або додавання завдання з ТОР.
5. Програма надійності забезпечує належний спосіб моніторингу ефективності Програми ТОР ПС (АМР).
6. У Додатку I до цих AMC&GM до Частини-МВ (до AMC M.A.302 та AMC M.B.301(b)) наведені подальші керівні інструкції.

AMC M.A.304. Дані для модифікацій та ремонтів.

АМО за Частиною-145В, що ремонтує ПС чи компонент, має оцінити пошкодження за опублікованими схваленими/затвердженими даними для ремонту та дію, яку необхідно вжити, якщо пошкодження (дефекти) виходять за межі, або за рамки таких даних. Ця дія може включати один або декілька з нижченаведених варіантів:

ремонт шляхом заміни пошкоджених частин;

запит на технічну підтримку до утримувача сертифіката типу (військового) ((М)ТСН) або організації розробника, схваленої або визначеної компетентним органом (ГУДАУ);

схвалення/затвердження конкретних даних для ремонту ГУДАУ/УОЛП.

AMC M.A.304(d). Дані для модифікацій та ремонтів.

Під “Організацією, визначеною компетентним органом” слід розуміти

організацію, яка не має відповідного схвалення за Частиною-21В, але, тим не менше, ГУДАУ володіє достатніми знаннями про процеси, процедури, систему якості організації та, де це доречно, регуляторну систему (нормативно-правову базу), відповідно до якої організація працює, щоб вона могла розглядатися як законний постачальник цієї інформації.

АМС М.А.305(d). Система запису про підтримання льотної придатності ПС.

Поточний статус ДЛП (ADs) має визначати діючі (застосовні) ДЛП (ADs), включаючи будь-які номери ревізій (перегляду) або змін (поправок). Якщо ДЛП (AD), як правило, застосовується до типу ПС або компонента, але не застосовується до конкретного типу ПС або компонента, що використовуються експлуатуючою організацією, це має бути визначено. Статус ДЛП (AD) включає дату, коли ДЛП (AD) було виконано, та якщо ДЛП (AD) контролюється за нальотом в годинах або льотними циклами, статус має включати, за необхідності, наліт в годинах, або цикли або будь-які інші затверджені ресурсні показники ПС, двигуна, або компонентів відповідно. Для ДЛП (ADs), що повторюються, тільки останнє застосування має бути записане в статусі ДЛП (AD). Статус також має визначати, яка частина директиви, у разі якщо вона складається з декількох частин, була виконана, та метод, якщо в ДЛП (AD) надається можливість вибору.

Стан поточних модифікацій та ремонтів означає перелік впроваджених модифікацій та ремонтів разом із обґрунтованими даними, що підтверджують відповідність вимогам льотної придатності. Це може бути у формі Додаткового Сертифіката типу (військового) (S(M)TC), сервісного бюлетеня (SB) (або національного еквіваленту), Керівництва з ремонту конструкції (планера) (Structural Repair Manual (SRM)) або аналогічного схваленого документа.

Обґрунтовані дані можуть включати:

(a) програму відповідності; та

(b) основне креслення або список креслень, виробничі креслення, інструкції з монтажу; та

(c) інженерні звіти (статична міцність, втомлюваність, допуски щодо пошкоджень, аналіз несправностей тощо); та

(d) програму та результати наземних випробувань та льотних випробувань; та

(e) дані про зміну ваги та центрування; та

(f) додатки до керівництва з технічного обслуговування та ремонту; та

(g) зміни до Програми ТОР ПС (AMP) та Інструкції з підтримання льотної придатності; та

(h) доповнення до керівництва з льотної експлуатації ПС; та

(i) звіт про нівелювання (якщо застосовно).

Деякі газотурбінні двигуни збираються з модулів, і справжній

загальний час експлуатації для всього двигуна не записується. Якщо експлуатуючі організації бажають скористатися перевагами модульної конструкції, тоді необхідно записувати загальний час експлуатації та записи про ТОР для кожного модуля. Записи про підтримання льотної придатності, як зазначено, необхідно зберігати разом з модулем, і в них має зазначатися дотримання будь-яких обов'язкових вимог щодо такого модуля.

Для деяких газотурбінних двигунів, особливо для турбовальних двигунів, справжній загальний час безперервної роботи повинен враховуватись для конкретних параметрів потужності, якщо застосовно.

АМС М.А.305(d)(4) та АМС М.А.305(h). Система запису про підтримання льотної придатності ПС.

Термін "компоненти, які мають обмежений ресурс/строк служби" обіймає:

(i) компоненти з обмеженими призначеними ресурсними показниками, після завершення яких компоненти повинні бути вилучені з експлуатації, та

(ii) компоненти з обмеженими ресурсними показниками (міжремонтними), після завершення яких компоненти повинні пройти ТОР, щоб відновити їх справність (експлуатаційну надійність).

Поточний статус компонентів ПС з обмеженими ресурсними показниками має вказувати:

(i) для компонентів, що мають обмежені призначені ресурсні показники: обмеження строку служби компонента, загальну кількість годин, накопичені цикли, календарний час або будь-які інші встановлені ресурсні показники, а також кількість годин/циклів/часу/одиниць, що залишилися до заміни компонента;

(ii) для компонентів з обмеженими ресурсними показниками (міжремонтними), після завершення яких компоненти повинні пройти ТОР: обмеження строку служби компонента, години, цикли, календарний час або будь-які інші встановлені ресурсні показники, з моменту відновлення показників (міжремонтних) компонента в межах призначених показників, а також ресурсні показники (години, цикли, календарний час або інші встановлені ресурсні показники) до наступного ТОР компонента.

Будь-яка дія, яка змінює ресурсні показники компонентів (призначені або міжремонтні) або змінює параметр ресурсного показника (призначеного або міжремонтного), має бути записана.

Якщо визначення залишку ресурсу вимагає знання та врахування наробітку на різних типах ПС/двигунах, на яких компонент був раніше встановлений, статус усіх компонентів ПС з обмеженими ресурсними показниками додатково повинен включати повну історію установки, що вказує кількість годин, циклів, календарного часу або будь-яких інших

встановлених ресурсних показників, що відповідають кожній установці на цих різних типах ПС/двигунів, на яких компонент був встановлений до цього. Зазначення типу ПС/двигуна має бути достатньо докладною щодо визначення необхідного залишку ресурсного показника.

Необхідно враховувати рекомендації від утримувача сертифіката типу (військового) ((М)ТСН) щодо процедур запису залишку ресурсних показників.

AMC M.A.305(g). Система запису про підтримання льотної придатності ПС.

Для паперової документації записи, внесені помилково, не мають бути стерті, їх має виправити і підписати особа, яка робить коригування. Непрозорі рідини не повинні використовуватися для виправлення паперових записів.

Для електронних систем неправильні записи повинні бути позначені, щоб вказати на те, що вони були виправлені, і повинен бути введений механізм для збереження та легкого доступу до копії оригінальних записів, якщо данні були невірні.

GM M.A.305(g). Система записів про підтримання льотної придатності ПС.

ISO 15489-1 (Міжнародний стандарт з управління документацією) та Система електронних документів і управління записами надають додаткову інформацію щодо ведення системи записів.

AMC M.A.305(h). Система записів про підтримання льотної придатності ПС.

Якщо експлуатуюча організація домовляється з АМО за Частиною-145В щодо зберігання копій записів про підтримання льотної придатності від її імені, то експлуатуюча організація продовжує нести відповідальність за зберігання записів. Якщо організація перестає бути експлуатуючою організацією ПС, то вона залишається відповідальною за передачу записів будь-якій іншій організації, що буде експлуатуючою організацією ПС.

Зберігання записів про підтримання льотної придатності у формі, прийнятній для ГУДАУ/УОЛП, зазвичай означає зберігання у паперовому вигляді або в комп’ютерній базі даних або комбінації обох методів. Записи, що зберігаються у мікроплівці або оптичних дисках, також прийнятні. Усі записи повинні залишатися придатними та доступними для читання протягом усього періоду зберігання.

“Придатними та доступними для читання” означає, що організація повинна мати можливість доступу до збережених записів у їх оригінальному

форматі протягом усього зазначеного періоду зберігання. Якщо дані, що містяться в записах, більше не сумісні з причини зміни та/або оновлення обладнання/комп'ютера/апаратного забезпечення/програмного забезпечення, то організація повинна ввести положення, що забезпечує збереження достатньої кількості обладнання, сумісного із носіями даних, або забезпечити можливість того, щоб записи в їх оригінальному форматі були перенесені на альтернативний носій.

Паперові записи мають вестися на міцному матеріалі, що може витримати звичайне користування та зберігання.

Комп'ютерні системи записів про підтримання льотної придатності повинні мати, щонайменше, одну резервну систему, що має оновлюватись, щонайменше, протягом 24 годин після кожного ТОР. На кожному терміналі має стояти програмне забезпечення, що захищає від можливості несанкціонованого внесення змін до бази даних персоналом.

Записи про підтримання льотної придатності мають зберігатись у безпечному місці, з точки зору запобігання пошкодженням, внесення несанкціонованих змін або крадіжки. Комп'ютерні резервні диски, плівки тощо мають зберігатись в місці, іншому від того, у якому знаходяться поточні робочі диски, плівки тощо та у безпечному середовищі. Відновлення втрачених чи знищених записів може виконуватися шляхом посилання на інші записи, які відображають строк служби, дослідження записів, які ведуть ремонтні виробничі об'єкти, та посилання на записи, які ведуть окремі механіки/авіоніки тощо. Якщо все це було виконано, а записи все ще неповні, експлуатуюча організація може зробити заяву в новому записі, зазначаючи про втрату та встановлюючи строк служби, що базується на основі дослідження і найбільш точній оцінці строку служби. Відновлені записи мають бути надані ГУДАУ/УОЛП для схвалення/затвердження. ГУДАУ/УОЛП може вимагати виконання додаткового ТОР, якщо він не буде задоволений відновленими записами.

АМС М.А.305(h)6. Система запису про підтримання льотної придатності ПС.

Для цілей цього пункту "компонент, що має суттєвий вплив на безпеку польотів" означає компонент, до якого належать частини з обмеженими призначеними ресурсними показниками або підпадають під обмеження льотної придатності, або основний компонент, такий як двигун, гвинт, шасі або органи керування польотом.

АМС М.А.306(а). Технічний бортовий журнал ПС.

Технічний бортовий журнал ПС експлуатуючої організації – це система для реєстрації дефектів і несправностей під час експлуатації ПС та для детальних записів усього ТОР, що виконується на ПС між запланованими візитами на базове ТОР. Крім того, він використовується для реєстрації

інформації про безпеку польотів та технічне обслуговування, яку повинен знати льотний екіпаж.

Якщо ГУДАУ опублікувало інструкції щодо формату та структури технічного бортового журналу ПС, то цей формат повинен використовуватися усіма організаціями та персоналом, залученого до ТОР та підтримки ПС та бортового обладнання. Ці інструкції повинні містити опис формату та використання інженерної документації державної авіації разом із будь-якими пов'язаними процедурами.

GM M.A.306(a). Технічний бортовий журнал ПС.

Керівні принципи щодо типової інформації, що міститься в технічному бортовому журналі ПС, можливо знайти в AMC до EASA Part M.A.306(a) та у відповідних опублікованих методичних рекомендаціях державної авіації щодо порядку ведення журналу підготовки повітряного судна.

AMC M.A.306(b). Технічний бортовий журнал ПС.

Технічний бортовий журнал ПС може бути як у паперовим, так і у комп'ютерній системі, або будь-якою комбінацією обох варіантів, прийнятних ГУДАУ.

Якщо застосовується комп'ютерна система, то вона має містити програмне забезпечення, що захищає від можливості неавторизованого персоналу змінити базу даних.

AMC M.A.307(a). Передача записів про підтримання льотної придатності ПС.

Не застосовується в державній авіації.

Глава D. Стандарти ТОР.

Не застосовується в державній авіації – дивись Частину-145B.

Глава E. Компоненти.

Не застосовується в державній авіації – дивись Частину-145B.

Глава F. Організація з ТОР.

Не застосовується в державній авіації.

Глава G. Організація з управління підтриманням льотної придатності.

AMC M.A.702(a). Заявка.

“За формою та у порядку, встановленому компетентним органом” означає, що заявка має бути оформлена з використанням EMAR Form 2 (дивись Додаток VI до цих AMC&GM до Частини-MB (AMC M.A.702)).

EMAR Form 2 використовується для заявок, які подаються організаціями для схвалення за Частиною-145B та за главою G Розділу A Частини-MB. Організації, що подають заявку на отримання декількох схвалень, можуть зробити це за допомогою єдиної EMAR Form 2.

AMC M.A.702(b). Заявка.

1. Проєкти документів мають бути подані якомога швидше, щоб ГУДАУ могло розпочати дослідження заявки. “Первинне надання” чи “Зміна” не можуть бути досягнуті, якщо ГУДАУ не матиме заповнених документів.
2. Ця інформація необхідна для того, щоб ГУДАУ могло провести своє дослідження, оцінити обсяг необхідних робіт з ТОР та місць, де вони будуть виконуватись.
3. Заявник має інформувати ГУДАУ про місце проведення лінійного ТО та базового ТОР, і надати детальну інформацію про всі підписані (укладені) договори (державні контракти) на ТОР/на виконання завдання з ТОР, додатково до того, що надається відповідно до підпункту M.A.201(h)2 або пункту M.A.708(c).
4. На момент подання заявки мають бути визначені місця та строки виконання всіх видів робіт, що стосується базового ТОР та лінійного ТО, прийнятні для ГУДАУ. Подальші домовленості повинні бути встановлені у визначений термін до того, як відбудеться ТОР.

Договори (контракти) на виконання базового ТОР (періодичного ТО ПС) за нальотом (напрацюванням)/сроком служби ПС можуть базуватися на одноразових договорах (державних контрактах) на ТОР/на виконання завдання з ТОР, якщо ГУДАУ вважає, що це сумісно з розмірами парку ПС експлуатуючої організації.

AMC M.A.702(b)5. Заявка.

1. Додаткова документація може включати, але не обмежуючись:
   a. договір/завдання між САМО та іншими організаціями відповідно до AMC M.A.201(h)1;
   b. договір між експлуатуючою організацією та САМО/наказ для експлуатуючої організації та САМО відповідно до AMC M.A.201(k).
2. Оскільки лише технічні розділи (пункти) будь-яких

договорів/наказів/завдань мають бути прийнятними для ГУДАУ, ті елементи, що стосуються витрат, гарантії тощо, не є обов'язковими.

AMC M.A.704. Керівництво з управління підтриманням льотної придатності (Continuing Airworthiness Management Exposition – CAME).

1. Метою CAME є визначення процедур, засобів та методів CAMO. Дотримання його змісту забезпечить відповідність вимогам Частини-MB.

2. CAME має містити нижченаведені частини:

Частина 0. Загальні положення організації.

Частина 1. Процедури з управління підтриманням льотної придатності.

Частина 2. Система якості.

Частина 3. TOP відповідно до договорів/завдань.

Частина 4. Процедури перегляду льотної придатності (якщо застосовно).

Частина 5. Додатки.

3. Не застосовується у державній авіації[3].

4. Персонал має бути ознайомлений з тими частинами CAME, що стосуються їх завдань.

5. CAMO має зазначити у CAME персонал, який відповідає за внесення змін (поправок) до документа.

6. Якщо інше не погоджено ГУДАУ, особа, відповідальна за управління системою якості, має бути відповідальною за моніторинг та внесення змін (поправок) до CAME, включаючи будь-які пов'язані з ним посібники (інструкції) з виконання процедур, а також за подання запропонованих змін (поправок) до ГУДАУ. ГУДАУ може погодити процедуру, яка буде зазначена у розділі CAME щодо контролю змін (поправок), з визначенням класу змін (поправок), які можуть бути внесені без попереднього погодження ГУДАУ.

7. CAMO може використовувати електронну обробку даних (Electronic Data Processing – EDP) для публікації CAME. CAME має бути доступним ГУДАУ/УОЛП у формі, що прийнятна для ГУДАУ/УОЛП. Варто приділити увагу сумісності систем публікації електронної обробки даних (EDP) з необхідністю розповсюдження CAME, як всередині організації, так і за її межами.

8. Частина 0. Загальні положення організації ("General organisation") CAME має включати корпоративне зобов'язання CAMO, підписане відповідальним керівником (Accountable Manager), який підтверджує, що CAME та будь-які пов'язані з ним посібники (інструкції) визначають відповідність організації вимогам Частини-MB і будуть дотримані у будь-який час.

9. Заява (твердження) відповідального керівника у CAME має

[3] Національна відмінність від EMAR M AMC&GM

охоплювати сутність нижченаведеного і фактично ця заява може бути використана без змін (поправок). Будь-яке коригування цієї заяви не має змінювати її сутність:

“Це САМЕ визначає організацію та процедури, на яких ґрунтується схвалення (компетентним органом*) з управління підтриманням льотної придатності відповідно до вимог глави G Розділу А Частини-МВ.

Ці процедури затверджено (схвалено) особами, які підписалися нижче, та мають бути дотримані, в залежності від обставин, з метою забезпечення того, щоб всі завдання з підтримання льотної придатності … (посилання на найменування експлуатуючої організації) парку повітряних суден та/або всіх повітряних суден під договором/завданням (за наказом) відповідно до пункту М.А.201(k) Частини-МВ з ... (посилання на найменування САМО) ... вчасно виконуються відповідно до затвердженого (схваленого) стандарту.

Визнано, що ці процедури не скасовують необхідність дотримання будь-яких нових або удосконалених правил, що оприлюднюються час від часу, коли ці нові або удосконалені правила суперечать цим процедурам.

Зрозуміло, що (компетентний орган*) схвалить цю організацію, за умови, що процедури дотримані та стандарти виконання робіт підтримані. Зрозуміло, що (компетентний орган*) залишає за собою право призупинити, обмежити або анулювати схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності відповідно до вимог глави G Розділу А Частини-МВ, якщо (компетентний орган*) матиме докази, що процедури не дотримуються та стандарти не підтримуються.”

Підпис .....

Дата .....

Відповідальний керівник……(зазначити посаду)……

Від імені ……..... (зазначити найменування організації)…….

Примітка. Вкажіть у місцях, де зазначено (компетентний орган*), фактичне найменування компетентного органу, наприклад, Головне управління державної авіації України (ГУДАУ).

10. Кожного разу, коли відповідальний керівник змінюється, важливо гарантувати те, що новий відповідальний керівник підпише за першої нагоди заяву, зазначену у підпункті 9.

Відмова виконати цю дію може призвести до позбавлення схвалення відповідно до глави G Розділу А Частини-МВ.

11. САМЕ має містити інформацію, якщо застосовно, яким чином САМО відповідає інструкціям CDCCL.

У Додатку IV[4] до цих AMC&GM до Частини-МВ (до AMC M.A.704) наведено приклад структури та змісту САМЕ, зазначеного у підпункті 2.

AMC M.A.705. Об'єкти.

Офісні приміщення мають бути такими, щоб співробітники, які займаються питаннями управління підтриманням льотної придатності, планування, ведення технічних записів, або персонал з якості, могли виконувати свої завдання таким чином, щоб це сприяло високим стандартам. У випадку невеликих організацій, ГУДАУ, яке надає схвалення, може погодитись на виконання цих робіт у межах одного офісу за умови наявності переконання, що простору достатньо та виконання кожного завдання не буде заважати одне одному. Офісні приміщення також мають передбачати відповідну технічну бібліотеку та приміщення для роботи з документами.

AMC M.A.706. Вимоги до персоналу.

1. Особа або група осіб має представляти структуру управління підтриманням льотної придатності САМО та нести відповідальність за всі функції підтримання льотної придатності. В залежності від діяльності парку ПС та організаційної структури, функції підтримання льотної придатності можуть бути розподілені між окремими керівниками або об'єднані практично в будь-який спосіб. Однак, система якості має бути незалежною від інших функцій.

2. Потреба у фактичній кількості осіб та в їхніх необхідних кваліфікаціях залежить від завдань, що будуть виконуватися, та відповідно залежить від розміру та складності САМО (наприклад, кількість ПС та їх типи, складність ПС та їх строк служби, експлуатаційне використання тощо), а також кількості та складності договорів на ТОР або завдань з ТОР. Отже, кількість необхідних осіб та їх кваліфікація можуть суттєво відрізнятися від однієї САМО до іншої, і застосувати просту формулу, що охоплює весь спектр можливостей, не є можливим.

3. Для того, щоб забезпечити можливість ГУДАУ прийняти заявлену кількість осіб та їхні кваліфікації, САМО має провести аналіз завдань, які мають виконуватися, визначити спосіб, як вона планує розподілити та/або об'єднати ці завдання, як вона планує розподілити відповідальність, а також встановити кількість осіб/годин та кваліфікації, необхідні для виконання завдань. Якщо відбудуться будь-які суттєві зміни, що впливають на кількість осіб та їхні кваліфікації, цей аналіз має бути оновлено.

4. Призначеній особі або групі осіб необхідно мати:

4.1. практичний досвід та спеціальні знання щодо застосування

---

[4] Починаючи з цього Додатка IV до цих AMC&GM до Частини-МВ нумерація додатків буде відмінною від EMAR M AMC&GM (незастосовні додатки не включені до цього документа)

стандартів авіаційної безпеки та практики безпечної експлуатації; та

4.2. всебічне знання:

(a) відповідних військових експлуатаційних вимог та процедур; та

(b) не застосовується в державній авіації;

(c) зміст відповідних частин Керівництва з експлуатації експлуатуючої організації (Operating Organisation's Operations Manual) (або національний еквівалент), у разі, якщо це впливає на підтримання льотної придатності ПС, що експлуатуються;

4.3. знання систем якості; та

4.4. п'ять років відповідного досвіду, з них має бути принаймні два роки роботи в авіаційній галузі на посаді, яка вважається ГУДАУ відповідною; та

4.5. відповідний інженерний ступінь або технічну кваліфікацію з ТОР ПС із додатковою підготовкою прийнятною для ГУДАУ. "Відповідний інженерний ступінь" означає інженерну освіту, здобуту за напрямами авіація, механіка, електрика, електроніка, авіоніка або іншими напрямами щодо ТОР та підтримання льотної придатності ПС/компонентів ПС.

Вищенаведену рекомендацію може бути замінено 5 роками досвіду додатково до того досвіду, який вже рекомендовано у вищезазначеному підпункті 4.4. Ці 5 років мають охоплювати відповідну комбінацію досвіду щодо виконання завдань, пов'язаних із ТОР ПС та/або управління підтриманням льотної придатності (інженерним супроводженням), та/або наглядом за такими завданнями;

4.6. досконале знання САМЕ; та

4.7. знання відповідного зразка типу (типів) ПС, здобуте в результаті проходження офіційного(них) курсу(ів) підготовки. Ці курси мають бути як мінімум на рівні еквівалентному Рівню 1 (дивись пункт 2 Додатка 3 до Частини-66В), та можуть бути проведені організацією з підготовки до технічного обслуговування (Maintenance Training Organisation (MTO)), схваленою відповідно до Частини-147В, виробником, або будь-якою іншою організацією, прийнятною для ГУДАУ. "Відповідного зразка" означає, що ці курси мають охоплювати типові системи, втілені в тих ПС, які внесені до обсягу схвалення САМО;

4.8. знання методів виконання ТОР; та

4.9. знання застосовного законодавства.

АМС М.А.706(а). Вимоги до персоналу.

В якості відповідального керівника, як правило, слід розуміти призначену старшу виконавчу посадову особу або старшого військового начальника САМО, схваленої відповідно до вимог глави G Розділу А

Частини-МВ, який за своєю посадою несе повну (включаючи, зокрема, розподіл ресурсів) відповідальність за керування організацією. Відповідальний керівник може бути відповідальним керівником для більш ніж однієї організації та від нього не вимагаються глибокі знання технічних питань, оскільки САМЕ визначає стандарти підтримання льотної придатності. Якщо відповідальний керівник не є старшою виконавчою посадовою особою або старшим військовим начальником, ГУДАУ необхідно впевнитися, що такий відповідальний керівник має безпосередній доступ до старшої виконавчої посадової особи або старшого військового начальника, та має достатньо повноважень для ресурсного забезпечення підтримання льотної придатності (“continuing airworthiness resources”).

АМС М.А.706(е). Вимоги до персоналу.

1. ГУДАУ може погодитись із тим, що призначена посадова особа з підтримання льотної придатності, згадана у пункті (d) параграфа М.А.706, також є частиною АМО за Частиною-145В, що підпадає під договір/доручене завдання експлуатуючої організації у випадку, коли особа має військові повноваження та контроль над обома організаціями (наприклад, військовий командир (керівник), відповідальний за обидві організації на авіабазі).
2. Цей пункт застосовується тільки ТОР за договором/дорученим завданням, і тому не впливає на ситуації, якщо АМО за Частиною-145В та експлуатуюча організація, є однією організацією.

АМС М.А.706(f). Вимоги до персоналу.

Технічний персонал організацій з управління підтриманням льотної придатності, особливо персонал, залучений до проведення робіт за CDCCL (якщо застосовно), оцінки сервісних бюлетенів (SBs), планування робіт та управління програмою ТОР, має пройти додаткову підготовку з безпеки паливних баків, а також з відповідних стандартів проведення інспекцій та процедур з виконання ТОР. Подальші вказівки щодо підготовки персоналу САМО з підтримання льотної придатності надаються в Додатку 4 до AMC&GM до Частини-145В (до АМС 145.А.30(е) та АМС 145.В.10(с)).

АМС М.А.706(i). Вимоги до персоналу.

Схвалення ГУДАУ САМЕ, що містить список (перелік) персоналу, зазначеного у пункті М.А.706(i), означає їх офіційне прийняття (погодження) ГУДАУ та їх офіційне уповноваження (офіційну авторизацію) САМО.

Призначений персонал з перегляду льотної придатності, який погоджено ГУДАУ, автоматично визнаються як особи, що мають повноваження продовжувати строк дії сертифіката (військового) перегляду льотної придатності (Military Airworthiness Review Certificate) відповідно до

підпунктів M.A.711(a)4 та M.A.901(c)2.

AMC M.A.706(k). Вимоги до персоналу.

Для забезпечення належного рівня компетентності належна первинна підготовка та поточне навчання мають бути проведені та записані.

AMC M.A.707(a). Персонал з перегляду льотної придатності.

1. Персонал з перегляду льотної придатності, необхідний лише у тому випадку, якщо CAMO має наміри отримати привілеї для перегляду льотної придатності відповідно до пункту M.A.711(b).

2. “Досвід з підтримання льотної придатності” означає будь-який комбінований досвід з виконання завдань, пов’язаних з ТОР ПС та/або з управлінням підтриманням льотної придатності (інженерним супроводженням), та/або наглядом за такими завданнями.

3. Особу, кваліфіковану відповідно до підпункту 4.5 AMC M.A.706, слід розглядати як утримувача еквівалентної авіаційної освіти.

4. Відповідне свідоцтво персоналу з технічного обслуговування авіаційної техніки державної авіації (Military Aircraft Maintenance Licence (MAML) EMAR Form 26 (Додаток 6 до Частини-66B)) (далі – Свідоцтво MAML) є будь-яким з нижченаведених:

Свідоцтво MAML з включеною категорією B1 відповідної підкатегорії ПС, що переглядається (B1.1 та/або B1.2, та/або B1.3, та/або B1.4 згідно з пунктом 66.A.3(b)); або

Свідоцтво MAML з включеною категорією B2 відповідної підкатегорії залежно від спеціальності підготовки (B2.1 та/або B2.2, та/або B2.3 згідно з пунктом 66.A.3(b)) або C.

На час перегляду не потрібно підтверджувати досвід, який вимагається в підпункті 66.A.20(b)(2).

5. Обіймати посаду з відповідними обов’язками означає, що персонал з перегляду льотної придатності має займати в CAMO посаду, незалежну від процесу управління льотною придатністю або посаду, яка передбачає загальний вплив на процес управління льотною придатністю всього ПС.

Незалежність від процесу управління льотною придатністю, окрім інших способів, може бути досягнута нижченаведеними шляхами:

бути уповноваженим (авторизованим) виконувати перегляди льотної придатності лише ПС, щодо яких особа не брала участі в управлінні ними. Наприклад, виконання перегляду льотної придатності конкретних типів або серій ПС, одночасно залучаючись до управління льотною придатністю інших типів або серій ПС;

CAMO, які є частиною експлуатуючої організації, яка також має схвалення за Частиною-145B, можуть призначати персонал з ТОР своєї AMO за Частиною-145B як персонал з перегляду льотної

придатності, на період, поки такий персонал не залучений до управління льотною придатністю ПС. Цей персонал не має бути залучений до передачі до експлуатації цього конкретного ПС (окрім виконання завдань з ТОР під час фізичного огляду ПС або усунення недоліків, виявлених за результатами проведення такого фізичного огляду) з метою уникнення можливого конфлікту інтересів;

призначення в якості персоналу з перегляду льотної придатності персонал з відділу (підрозділу) якості САМО;

персонал з іншої організації за договором/для виконання дорученого завдання.

Загальний вплив на процес управління льотною придатністю всього ПС може бути досягнутий нижченаведеними шляхами:

призначення в якості персоналу з перегляду льотної придатності відповідального керівника або керівника з підтримання льотної придатності;

бути уповноваженим (авторизованим) виконувати перегляди льотної придатності лише тих конкретних ПС, щодо яких особа несе відповідальність за весь процес управління підтриманням льотної придатності.

АМС М.А.707(а)(1). Персонал з перегляду льотної придатності.

Офіційна авіаційна підготовка з ТОР означає документально підтверджену підготовку (внутрішню або зовнішню) за нижченаведеними предметами (темами):

відповідні частини законодавства з первинної льотної придатності та підтримання льотної придатності; та

відповідні частини експлуатаційних вимог та процедур, якщо застосовно; та

САМЕ; та

знання відповідного зразка типу (типів) ПС, отримане в результаті проходження офіційного курсу підготовки. Такі курси мають бути як мінімум на рівні еквівалентному Рівню 1 (дивись пункт 2 Додатка 3 до Частини-66В), та можуть бути проведені організацією з підготовки до технічного обслуговування схваленою відповідно до Частини-147В, виробником, або будь-якою іншою організацією, прийнятною для ГУДАУ. “Відповідного зразка” означає, що ці курси мають охоплювати типові системи, втілені в тих ПС, які внесені до обсягу схвалення САМО;

методи виконання ТОР.

АМС М.А.707(а)(2). Персонал з перегляду льотної придатності.

Не застосовується в державній авіації.

AMC M.A.707(b). Персонал з перегляду льотної придатності.

Офіційне погодження ГУДАУ персоналу з перегляду льотної придатності здійснюється документальним оформленням відповідної EMAR Form 4 (дивись Додаток VII до цих AMC&GM до Частини-MB (AMC M.B.702(a)).

Перегляд льотної придатності “під наглядом” означає, що перегляд здійснюється під наглядом ГУДАУ. Якщо САМО має належним чином уповноважений (авторизований) персонал з перегляду льотної придатності, то ГУДАУ може прийняти те, що нагляд буде виконано цим персоналом з перегляду льотної придатності відповідно до схваленої процедури. У такому випадку, підтвердження проведення перегляду льотної придатності під наглядом має бути надано до ГУДАУ разом із EMAR Form 4. У разі належного виконання всіх вимог, ГУДАУ буде видавати офіційне погодження з використанням EMAR Form 4.

Після погодження персоналу з перегляду льотної придатності ГУДАУ, внесення їхніх імен до САМЕ (дивись підпункт M.A.704(a)5) є офіційним уповноваженням (офіційною авторизацією) САМО.

AMC M.A.707(c). Персонал з перегляду льотної придатності.

Для того, щоб їхні повноваження (авторизації) залишалися чинними, персоналу з перегляду льотної придатності необхідно:

бути залученим до діяльності з управління підтриманням льотної придатності щонайменше шість місяців протягом кожного дворічного періоду; або

проводити щонайменше один перегляд льотної придатності протягом останнього дванадцятимісячного періоду.

Для того, щоб відновити повноваження (авторизації) персоналу з перегляду льотної придатності необхідно провести на належному рівні перегляд льотної придатності під наглядом ГУДАУ або, якщо погоджено ГУДАУ, під наглядом іншого чинного уповноваженого персоналу з перегляду льотної придатності САМО відповідно до схваленої процедури.

AMC M.A.707(e). Персонал з перегляду льотної придатності.

Мінімальний зміст записів про персонал з перегляду льотної придатності:

прізвище, ім’я та по батькові;

звання/класність (розряд) і особистий номер (якщо застосовується);

дата народження;

базова освіта;

досвід (вислуга);

авіаційна освіта та/або кваліфікація за Частиною-66B та Part-66 (за наявності), та/або кваліфікація персоналу з ТОР прийнята на національному рівні;
отримана первинна підготовка;
отримана підготовка на тип ПС;
отримана поточна підготовка;
досвід з підтримання льотної придатності та безпосередньо в організації.
обов'язки на поточній посаді в організації;
копія авторизації (повноваження) (включаючи обсяг, дату першої видачі, термін дії (дату закінчення строку дії) та індивідуальний номер (якщо застосовується));
спеціальна перевірка (де застосовно).

GM M.A.708(b)(2). Управління підтриманням льотної придатності.

Це можливо, що в рамках воєнно-технічного співробітництва з країнами-членами Форуму військових органів льотної придатності (Military Airworthiness Authorities Forum (MAWA Forum) під егідою Європейського оборонного агентства (European Defence Agency (EDA), САМО буде надано Програму ТОР ПС (АМР) для деяких типів ПС, тоді як для інших типів ПС Програма ТОР ПС (АМР) має "розробити та контролювати" САМО. Це буде визначено ГУДАУ за принципом "platform-by-platform basis". У таких випадках, можливо, що відповідальність САМО щодо "розробки та контролю" Програм ТОР ПС (АМР) типів ПС, за які вона несе відповідальність, буде відрізнятися. Ці відмінності мають бути чітко визначені в САМЕ.

AMC M.A.708(b)(3). Управління підтриманням льотної придатності.

Не застосовується в державній авіації.

AMC M.A.708(c). Управління підтриманням льотної придатності (*).

1. Якщо експлуатуюча організація не схвалена за Частиною-145B або якщо МО експлуатуючої організації є незалежною організацією, то офіційне завдання або договір мають бути погоджені між експлуатуючою організацією/САМО та АМО за Частиною-145B, де має бути детально визначено роботу для виконання АМО за Частиною-145B. Подальші деталі з цього питання наведені у Додатку VIII до цих AMC&GM до Частини-MB (до AMC M.A.708(c)).

2. Як специфікація робіт, так і розподіл обов'язків має бути ясним, однозначним і достатньо докладним для забезпечення того, що жодних

розбіжностей не має з'явитися між залученими сторонами (експлуатуючою організацією, САМО та АМО за Частиною-145В), що може призвести до ситуації, коли робота, яка впливає на льотну придатність або на справність ПС, не була виконана або не буде виконана належним чином.

3. Особлива увага має бути приділена процедурам та відповідальності, для забезпечення того, що весь обсяг робіт з ТОР виконано, сервісні бюлетені (SBs) (або національний еквівалент) проаналізовано та прийнято рішення щодо їх виконання, ДЛП (ADs) виконані вчасно, і що вся робота, включаючи необов'язкові модифікації, виконана відповідно до схвалених даних та останніх стандартів.

4. Не застосовується в державній авіації.

5. Не застосовується в державній авіації.

6. Не застосовується в державній авіації.

7. Мета пункту M.A.708(c) полягає у забезпеченні того, що весь обсяг ТОР виконується схваленими АМО за Частиною-145В та/або Part-145. Це не виключає основних домовленостей щодо виконання ТОР із організацією, яка не схвалена як АМО за Частиною-145В, коли вона доводить, що така угода відповідає інтересам експлуатуючої організації шляхом спрощення управління її ТОР, а експлуатуюча організація/САМО зберігає відповідний контроль над ним. Така схема не має перешкоджати експлуатуючій організації/САМО забезпечувати те, щоб весь обсяг ТОР виконувався АМО за Частиною-145В та відповідав вимогам параграфа M.A.201 щодо відповідальності за підтримання льотної придатності. Типовим прикладом таких домовленостей є:

> Експлуатуюча організація може вважати більш доцільним мати основного підрядника, який би відправляв ПС та/або компоненти до належним чином схвалених МО, а не самостійно відправляти ПС та/або різні типи компонентів до різних АМО за Частиною-145В та/або Part-145. Перевага для експлуатуючої організації полягає в тому, що керування ТОР спрощується шляхом наявності єдиного контактного пункту для ТОР ПС та/або компонентів. Експлуатуюча організація залишається відповідальною за забезпечення того, щоб все ТОР виконувалось АМО за Частиною-145В та/або Part-145 та відповідно до затвердженого стандарту.

За сутністю, це не змінює значення пункту M.A.201(h), оскільки це також вимагає, щоб експлуатуюча організація мала б встановити офіційні завдання або письмовий договір на ТОР і, незалежно від того, який тип прийнятної домовленості застосовано, від експлуатуючої організації вимагається здійснення відповідного рівня контролю за дотриманням договору/завдання на ТОР, зокрема через положення пункту M.A.706(c) щодо групи осіб з управління підтриманням льотної придатності та системи якості, як зазначено в параграфі M.A.712.

(*) Дивись Додаток VIII до цих AMC&GM до Частини-МВ (до AMC M.A.708(c)).

АМС М.А.708(с)(1). Управління підтриманням льотної придатності.

Не застосовується в державній авіації.

АМС М.А.709. Документація.

Якщо із САМО підписано договір або уповноваженим органом з льотної придатності видано наказ на виконання САМО завдання згідно з положеннями пункту М.А.201(k) на управління підтриманням льотної придатності ПС, що експлуатуються експлуатуючою організацією, і САМО використовує дані для ТОР, надані експлуатуючою організацією, САМО відповідає за те, щоб ці дані були актуальними. Як наслідок, вона має встановити належні процедури чи положення в договорі із експлуатуючою організацією або це має бути визначено у наказі на виконання завдання.

Вираз "... крім випадків, коли інше вимагається параграфом М.А.714" означає, зокрема, необхідність збереження копії даних експлуатуючої організації, які використовувалися для виконання діяльності з підтримання льотної придатності протягом періоду дії договору/наказу на виконання завдання.

АМС М.А.710(а). Перегляд льотної придатності.

1. Перегляд – це перевірка щонайменше нижченаведених категорій документів, а саме:

реєстраційних документів (де застосовно);

системи запису про підтримання льотної придатності ПС відповідно до параграфа М.А.305;

технічного бортового журналу ПС відповідно до параграфа М.А.306;

переліку відкладених дефектів (відмов), переліку мінімального обладнання (Minimum Equipment List (MEL)) та списку відхилення конфігурації (Configuration Deviation List (CDL)) (якщо застосовно);

керівництва з льотної експлуатації та/або будь-які інші керівництва (посібники), що вимагаються ГУДАУ/УОЛП, в тому числі інформацію про конфігурацію ПС;

Програми ТОР ПС (АМР);

даних для ТОР;

відповідних переліків робіт;

статусу ДЛП (AD);

статусу модифікації та сервісного бюлетеня (SB) (або національного еквіваленту);

схвалень на виконання модифікацій та ремонту;

переліку компонентів (обладнання/комплектувальних виробів) з обмеженим ресурсом/строком служби (включаючи перелік модулів двигуна та/або повітряних гвинтів, де застосовно);

відповідних сертифікатів дозволеної передачі EMAR Form 1 або еквівалента;

звіту про масу та центрування та переліку встановленого обладнання;

переліків даних сертифіката типу (військового) ((M)TC) ПС, двигуна та повітряного гвинта;

останнього звіту про симетрію, якщо застосовно.

Як мінімум, мають бути проведені вибіркові перевірки за кожною категорією документів.

2. У контексті пункту M.A.710(a) “повністю задокументований” означає, що САМО має розробити процедури, за якими персонал з перегляду льотної придатності буде спроможний скласти звіт (рапорт) про відповідність проведеного перегляду. Звіт (рапорт) має підтверджувати, що інформація, переглянута відповідно до вимог Частини-MB, ґрунтується на об’єктивних доказах.

У цьому контексті “об’єктивні докази” – це фізичні докази, які особа, що здійснює аудит перегляду льотної придатності, може самостійно перевіряти та оцінювати. Це надає переконливі докази того, що перегляд чи аудит були фактично виконані, як зазначено, і що критерії пункту M.A.710(a) були дотримані.

AMC M.A.710(b) та AMC M.A.710(c). Перегляд льотної придатності.

1. Проведення фізичного огляду ПС може вимагати дій, що класифікуються як TOP (наприклад, експлуатаційні перевірки (випробування), перевірки (випробування) аварійного обладнання, візуальні огляди (інспекції), що вимагають відкриття панелей доступу тощо). У цьому випадку, після перегляду льотної придатності має бути видано сертифікат передачі до експлуатації ПС (CRS) відповідно до параграфа 145.A.50 Частини-145B.

Якщо персонал з перегляду льотної придатності належно не авторизовано для передачі такого TOP, то пункт M.A.710(b) вимагає, щоб їм допомагав персонал, який засвідчує TOP, відповідно до параграфа 145.A.35 Частини-145B. Однак, функції такого персоналу, який засвідчує TOP, обмежені виконанням та передачею дій з TOP, що вимагались персоналом з перегляду льотної придатності. До їх функцій не відноситься фізичний огляд ПС. Як зазначено у пункті M.A.710(b), персонал з перегляду льотної придатності має проводити фізичний огляд ПС, і цей огляд включає перевірку відсутності розбіжностей між фактичним станом ПС та задокументованим переглядом записів.

2. Фізичний огляд ПС може включати перевірки, які необхідно проводити під час польоту.

3. САМО має розробити процедури для персоналу з перегляду льотної придатності щодо складання звіту (рапорту) про відповідність, який підтверджує, що фізичний огляд ПС було проведено та визнано задовільним.

4. Для забезпечення відповідності фізичний огляд ПС може

передбачати відповідні вибіркові перевірки компонентів (частин).

AMC M.A.710(d). Перегляд льотної придатності.

Якщо перегляд льотної придатності очікується в термін до 90 днів, вираз “без втрати періодичності проведення переглядів льотної придатності” означає, що нова дата закінчення строку дії встановлюється через рік після закінчення попереднього строку дії. Як наслідок, коли очікується проведення перегляду льотної придатності, чинність або строк дії сертифіката (військового) перегляду льотної придатності є довшим за один рік (до 90 днів довшим).

Якщо з причин обслуговування очікується, що перегляд льотної придатності буде перевищувати 90 днів, наступний перегляд льотної придатності має відбутися через 12 місяців від цієї раніше очікуваної дати.

AMC M.A.710(e). Перегляд льотної придатності.

Копії звіту (рапорту) про відповідність фізичного огляду ПС та звіту (рапорту) про відповідність перегляду документації мають надсилатись до ГУДАУ разом з будь-якою виданою рекомендацією.

AMC M.A.710(g). Перегляд льотної придатності.

Це означає, що персонал з перегляду льотної придатності, який має підписувати сертифікат (військовий) перегляду льотної придатності (MARC) (EMAR Form 15b), або рекомендацію для ГУДАУ щодо видачі сертифіката (військового) перегляду льотної придатності (MARC) (EMAR Form 15a) має бути одним з тих, хто здійснював фізичний огляд ПС, а також завершував/наглядав/керував задокументованим переглядом. Це не є наміром цією вимогою делегувати фізичний огляд ПС персоналу, який засвідчує ТОР, що одночасно не є персоналом з перегляду льотної придатності. Крім того, положення пункту M.A.710(d), що передбачають період 90 днів для фізичного огляду ПС, забезпечують достатню гнучкість для забезпечення присутності персоналу з перегляду льотної придатності.

AMC M.A.711(b). Привілеї організації.

Має бути розроблено у разі необхідності.

AMC M.A.711(c). Привілеї організації.

Не застосовується в державній авіації.

AMC M.A.712(a). Система якості

1. Процедури необхідно підтримувати в актуальному стані, щоб вони відображали найкращу практику в САМО. Весь персонал САМО зобов'язаний повідомляти про будь-які труднощі, пов'язані з процедурами, через механізми звітування про внутрішні події в САМО.

2. Усі процедури, зміни та доповнення до них мають бути перевірені, якщо таке можливо, до початку використання.

3. Частина системи, що стосується зворотного зв'язку, має вказувати на те, хто відповідає за усунення невідповідностей у кожному конкретному випадку та процедуру, яку необхідно виконувати, якщо усунення не виконано у встановлені терміни. Процедура має залучати відповідального керівника, зазначеного в параграфі М.А.706.

4. Звіти (рапорти) про проведення незалежних аудитів якості, про які зазначено в АМС М.А.712(b), мають надсилатися у відповідний відділ (підрозділ) для впровадження коригувальних дій з усунення недоліків та визначення дат їх виконання. Дати виконання коригувальних дій мають бути обговорені з таким відділом (підрозділом) до того, як такі дати будуть встановлені відділом (підрозділом) якості або призначеним аудитором з якості у звіті (рапорті). Відповідний відділ (підрозділ) повинен усунути виявлені недоліки та повідомити керівника з якості або аудитора з якості про факт виконання коригування (усунення недоліків).

5. Відповідальний керівник має регулярно проводити зустрічі (наради) із персоналом для оцінки ситуації щодо виконання коригування (усунення недоліків). У великих САМО такі зустрічі (наради) можуть бути делеговані на постійній (щоденній) основі керівнику з якості за умови проведення зустрічі (наради) із відповідальним керівником не рідше ніж двічі на рік за участі керівного персоналу з метою оцінки загальної ефективності та підготовки підсумкового звіту про результати усунення невідповідностей щонайменше раз на півроку.

АМС М.А.712(b). Система якості.

1. Основними цілями системи якості є надання САМО можливості забезпечити придатність до польотів ПС та продовжити задовольняти вимогам Частини-МВ.

2. Важливим елементом системи якості є незалежний аудит.

3. Незалежний аудит є об'єктивним процесом регулярних вибіркових перевірок усіх аспектів діяльності САМО щодо здатності здійснювати управління підтриманням льотної придатності відповідно до необхідних стандартів. Це також передбачає проведення деяких перевірок на борту ПС, оскільки це є кінцевим результатом процесу.

4. Незалежний аудит є об'єктивним оглядом всього обсягу діяльності, пов'язаної з управління підтриманням льотної придатності. Він призначений для доповнення вимоги параграфа М.А.902 щодо перегляду льотної придатності, щоб бути впевненим, що всі ПС, якими управляє організація, залишаються льотнопридатними.

5. Незалежний аудит має забезпечити, що всі аспекти відповідності вимогам глави G Розділу A Частини-MB щорічно перевірені, включаючи всю діяльність за договорами/завданнями, та може бути проведено як єдину перевірку або розподілено протягом року відповідно до складеного плану. Якщо управління здійснюється для підтримання льотної придатності більш ніж одного типу ПС, незалежний аудит не вимагає перевірки кожної процедури щодо кожного типу ПС, якщо конкретна процедура стосується більш ніж одного типу ПС та процедура перевірялася кожного року без виявлення недоліків. У разі виявлення недоліків, конкретну процедуру має бути перевірено повторно щодо інших типів ПС до виконання коригування (усунення недоліків), після чого проведення незалежного аудиту може знову здійснюватися на щорічній основі щодо конкретних процедур.

За умови відсутності недоліків, що мають вплив на безпеку польотів, періоди проведення аудиту відповідно до цих АМС можуть бути збільшені до 100% за умови погодження цього ГУДАУ.

6. Якщо САМО має більше ніж одне схвалене місце базування, система якості має описувати, яким чином такі місця базування впроваджені до системи, а також має бути річний план аудитів, який включає кожне місце базування.

7. Звіт (рапорт) з аудиту має бути складено щоразу, коли проводиться аудит, описуючи, що було перевірено, та виявлені недоліки щодо відповідних процедур, договорів/завдань та вимог Частини-MB.

8. Незалежність аудиту має бути встановлена шляхом забезпечення того, що аудити не проводились персоналом, відповідальним за виконання функції, процедури чи виробів, які перевірялись.

9. САМО має розробити план з якості, прийнятний для ГУДАУ, в якому відображається коли та як часто можуть бути проведені аудити діяльності, що вимагаються главою G Розділу A Частини-MB.

АМС M.A.712(f). Система якості.

Не застосовується в державній авіації.

АМС M.A.713. Зміни у схваленій САМО.

1. Не застосовується в державній авіації.
2. Переміщено до АМС M.B.706.

АМС M.A.714. Ведення записів.

1. Система для збереження записів про підтримання льотної придатності має бути описана в САМЕ.

2. Якщо САМО організовує збереження в АМО за Частиною-145B копій записів про підтримання льотної придатності відповідно до вимог параграфа M.A.714 від її імені, то не зважаючи на це, САМО й надалі

продовжуватиме нести відповідальність за їх збереження. Якщо інша САМО бере на себе відповідальність за управління підтриманням льотної придатності ПС, то попередня САМО несе відповідальність за передачу записів.

3. Ведення записів про підтримання льотної придатності у формі, прийнятній для ГУДАУ, означає ведення записів у паперовому виді або в комп'ютерній базі даних, або комбінацію обох варіантів. Записи, що зберігаються у вигляді мікрофільмів або у формі оптичного диску, також прийнятні. Записи мають бути легкими (придатними) для читання та доступними протягом всього періоду зберігання.

"Придатними та доступними для читання" визначено в АМС M.A.305(h).

4. Паперові системи використовують надійний матеріал, який може забезпечувати звичайне користування та зберігання (підшивку).

5. Комп'ютерним системам необхідно мати щонайменше одну систему резервування, яка має бути оновлена протягом 24 годин з введенням будь-якого нового запису. Щодо кожного терміналу вимагається програмне забезпечення, що захищає від несанкціонованого доступу та виключає можливість внесення неавторизованим персоналом будь-яких змін до бази даних.

6. Зберігання записів про підтримання льотної придатності у вигляді мікрофільмів або на оптичному диску може виконуватись в будь-який час. Записи мають бути придатними для читання настільки, як і оригінальний запис, і лишатися такими протягом всього періоду, що вимагається для зберігання документів.

АМС M.A.716(a)2. Недоліки САМО, виявлені ГУДАУ.

План коригувальних дій, визначений САМО, має враховувати наслідки невідповідностей, а також їхню першопричину (основну причину).

GM M.A.716. Недоліки САМО, виявлені ГУДАУ.

1. Загальні положення:
   (a) Попереджувальні дії – це дії з усунення причин потенційних невідповідностей або іншої потенційної небажаної ситуації.
   (b) Коригувальні дії – це дії з усунення чи зменшення впливу основної причини (основних причин) і запобігання повторенню існуючої виявленої невідповідності або інших небажаних умов чи ситуацій. Правильне визначення основної причини є вирішальним для визначення ефективних коригувальних дій, щоб запобігти їх повторному виникненню.
   (c) Виправлення – це дії з усунення виявленої невідповідності.
2. Аналіз першопричин (основних причин):
   (a) Важливо, щоб аналіз не зосереджувався на встановленні того,

хто чи що спричинило невідповідність, а перш за все виявляв чому вона з'явилась. Встановлення першопричини або причин невідповідності часто вимагає знання усієї загальної картини подій та обставин, що призводять до цього, для виявлення всіх можливих системних і сприяючих факторів (регуляторні, людські фактори, організаційні, управлінські, культурні, технічні тощо) на додаток до прямих факторів. Зосередження на окремих подіях чи невдачах або використання простого методу такого, як "пошук та усунення несправностей" ("fault tree"), для визначення ланцюга подій, що призводять до невідповідності, може не відображати складність проблеми, та отже, несе ризик того, що важливі фактори, які потребують вирішення, щоб запобігти повторенню, будуть проігноровані.

(b) Такий недоречний або частковий аналіз, з метою пошуку основної причини (причин), часто призводить до визначення та застосування "швидких виправлень (швидких рішень)", що стосуються лише усунення симптомів невідповідності. Експертний перегляд результатів аналізу основних причин може підвищити його надійність та об'єктивність.

(c) Опис системи організації, що розглядає організаційні структури, процеси та їх інтерфейси, процедури, персонал, обладнання, об'єкти та середовище, в яких працює організація, будуть підтримувати обидва ефективні аналізи, як аналіз основних причин (реактивний), так і аналіз ризиків (проактивний).

Глава H. Сертифікат передачі до експлуатації.

Не застосовується в державній авіації.

Глава I. Сертифікат (військовий) перегляду льотної придатності.

AMC M.A.901. Перегляд льотної придатності ПС.

Не застосовується в державній авіації.

AMC M.A.901(a). Перегляд льотної придатності ПС.

Сертифікат (військовий) перегляду льотної придатності (MARC) EMAR Form 15a видається ГУДАУ, тоді як EMAR Form 15b видається CAMO, яка схвалена відповідно до глави G Розділу A Частини-MB.

AMC M.A.901(b). Перегляд льотної придатності ПС.

Не застосовується в державній авіації.

AMC M.A.901(c)(2). Перегляд льотної придатності ПС.

Прийнятним є очікування продовження строку дії сертифіката (військового) перегляду льотної придатності (MARC) максимум на 30 днів без зміни періодів перегляду льотної придатності, що означає, що нова дата закінчення строку встановлюється через один рік після попередньої дати закінчення строку.

Також прийнятним є виконання продовження строку дії сертифіката (військового) перегляду льотної придатності (MARC) після закінчення строку його дії, якщо виконуються всі умови для продовження. Однак це означає, що:

поки строк дії сертифіката (військового) перегляду льотної придатності (MARC) не продовжено, ПС не може літати, оскільки строк дії сертифіката (військового) перегляду льотної придатності (MARC) закінчився; та

нова дата закінчення строку дії (після продовження) встановлюється на один рік з дати закінчення попереднього строку дії (а не на рік після виконання продовження).

AMC M.A.901(d). Перегляд льотної придатності ПС.

Рекомендація, що надсилається до ГУДАУ, має містити, як мінімум, нижченаведену інформацію:

(a) Загальна інформація:

інформація про САМО;

інформація про експлуатуючу організацію;

дата та місце проведення огляду (інспектування) ПС та перегляду його документації;

період та місце, де ПС може бути пред’явлено, якщо це вимагається ГУДАУ.

(b) Інформація про ПС:

реєстрація;

тип;

виробник;

серійний (заводський) номер;

посилання на керівництво з льотної експлуатації ПС;

дані щодо зважування та центрування ПС;

посилання на Програму ТОР ПС (AMP);

дані щодо перевірки симетрії (якщо застосовується).

(c) Супровідна документація до рекомендації:

копія запиту експлуатуючої організації на видачу нового сертифіката (військового) перегляду льотної придатності (MARC) EMAR Form 15a.

(d) Статус ПС:

загальна кількість годин нальоту та циклів ПС або інших одиниць витрат ресурсних показників, якщо застосовується;

перелік організацій, які здійснювали діяльність з підтримання льотної придатності, включаючи завдання з ТОР ПС та його компонентів з моменту видання останнього сертифіката (військового) перегляду льотної придатності (MARC).

(e) Огляд ПС:

точний перелік сфер повітряного судна, які були обстежені, та їх статус.

(f) Недоліки:

перелік всіх недоліків, виявлених під час перегляду льотної придатності, та перелік виконаних коригувальних дій щодо усунення зазначених недоліків.

(g) Заява:

Заява, підписана персоналом з перегляду льотної придатності, що рекомендує видання сертифіката (військового) перегляду льотної придатності (MARC) EMAR Form 15a.

Заява має підтверджувати, що ПС в його поточній конфігурації відповідає нижченаведеному:

директивам льотної придатності (ADs) до останнього опублікованого видання; та

переліку даних сертифіката типу (військового) ((M)TC); та

програмі ТОР ПС (AMP); та

обмеженням ресурсних показників компонентів; та

діючому зважуванню та схемі центрування, що відображує поточну конфігурацію ПС; та

Частині-21B для всіх модифікацій та ремонтів за; та

поточному керівництву з льотної експлуатації ПС з усіма додатками; та

діючому графіку перевірки симетрії (якщо застосовується); та

експлуатаційним вимогам.

Вищенаведені пункти мають чітко вказувати точне посилання на дані, які використовуються для встановлення відповідності; наприклад, необхідно вказати номер та видання (ревізію) переліку даних сертифіката типу (військового) ((M)TC), який використовується.

Заява має також підтверджувати, що все вищезазначене належним чином внесено та засвідчено у системі записів про підтримання льотної придатності ПС та/або у технічному бортовому журналі ПС.

AMC M.A.901(g). Перегляд льотної придатності ПС.

Не застосовується в державній авіації.

AMC M.A.901(j). Перегляд льотної придатності ПС.

Необхідні приміщення мають включати:

a) офісне приміщення із звичайним офісним обладнанням та

оргтехнікою, таким як столи, телефони, фотокопіювальні апарати тощо, де можливо переглянути записи про підтримання льотної придатності.

b) ангар, якщо це необхідно для проведення фізичного огляду ПС.

Підтримка персоналу, який належним чином уповноважений відповідно до параграфа 145.A.35 Частини-145B, необхідна для допомоги під час демонтажу/монтажу панелей доступу/функціональних перевірок тощо.

AMC M.A.903. Зміна в правах щодо державного ПС.

У разі необхідності буде додано.

AMC M.A.904. Перегляд льотної придатності ПС, що імпортується.

У разі необхідності буде додано.

AMC M.A.905(a)1. Недоліки перегляду льотної придатності ПС, доведені ГУДАУ.

Експлуатуюча організація має встановити ефективну систему зв'язку із місцезнаходженнями експлуатаційних підрозділів, щоб забезпечити своєчасне призупинення льотної експлуатації ПС, на якому виявлено недоліки.

AMC M.A.905(a)3. Недоліки перегляду льотної придатності ПС, доведені ГУДАУ.

План коригувальних дій, визначений експлуатуючою організацією, має враховувати наслідки невідповідності, а також основну причину її виникнення.

AMC M.A.905(b). Недоліки перегляду льотної придатності ПС, доведені ГУДАУ.

Експлуатуюча організація має розглянути принаймні нижченаведене:

(a) можливі основні причини та фактори, що сприяють цьому;

(b) застосовність цих недоліків до інших ПС, що знаходяться під відповідальністю експлуатуючої організації;

(c) інші фактори, які потенційно можуть призвести до небезпечних умов (станів) на інших ПС.

GM M.A.905(a). Недоліки перегляду льотної придатності ПС, доведені ГУДАУ.

Дивись GM M.A.716 для подальшого керівництва.

РОЗДІЛ В. ПРОЦЕДУРА ДЛЯ КОМПЕТЕТНОГО ОРГАНУ (ГУДАУ).

Глава А. Загальні положення.

АМС М.В.102(а). Компетентний орган (ГУДАУ) – Загальні положення.

1. Під час прийняття рішення про необхідну організаційну структуру з льотної придатності, ГУДАУ має переглянути кількість сертифікатів, які підлягають до видавання, кількість та розміри потенційних експлуатуючих організацій та САМО, що підлягають схваленню, а також рівень військової авіаційної діяльності, кількість та складність ПС державної авіації та розміри авіаційної промисловості України.

2. ГУДАУ має зберігати ефективний контроль над важливими функціями нагляду, а не делегувати їх таким чином, щоб експлуатуючі організації та САМО, фактично регулювали себе з питань льотної придатності.

3. Створення організаційної структури має гарантувати, що різні завдання та зобов’язання ГУДАУ не залежать від окремих осіб. Це означає, що постійне та безперешкодне виконання цих завдань та зобов’язань ГУДАУ також має бути гарантоване у випадку хвороби, нещасного випадку чи відпустки окремого співробітника.

АМС М.В.102(с). Компетентний орган (ГУДАУ) – Кваліфікація та підготовка.

1. Інспекторам ГУДАУ необхідно мати:

1.1. Практичний досвід та навички у застосуванні стандартів безпеки авіації (польотів) та безпечних методів експлуатації.

1.2. Достатні знання щодо:

(a) відповідних частин національних правил/регуляторних норм (нормативних актів), сертифікаційних специфікацій, норм льотної придатності та керівного матеріалу;

(b) процедур ГУДАУ;

(c) прав та зобов’язань інспектора;

(d) систем якості;

(e) управління підтриманням льотної придатності;

(f) експлуатаційних процедур, які впливають на підтримання льотної придатності ПС або ТОР.

1.3. Підготовку щодо проведення аудитів.

1.4. П’ять років відповідного досвіду роботи, що дозволяє працювати в якості незалежного інспектора. Це може включати, але не обмежуючись цим, досвід набутий під час підготовки для отримання певної кваліфікації згідно з

нижченаведеним підпунктом 1.5.

1.5. Відповідний інженерний рівень або кваліфікацію техніка з ТОР ПС з відповідною додатковою освітою. “Відповідний інженерний рівень” означає інженерну освіту в галузі авіації, механіки, електрики, електроніки, авіоніки та інших наук, що відносяться до ТОР та підтримання льотної придатності ПС/компонентів ПС.

1.6. Знання відповідного зразка типу (типів) ПС, отримане в результаті проходження офіційного курсу підготовки, включаючи підготовку з “Безпеки паливних баків” (“Fuel Tank Safety” (FTS)), як описано в Додатку 4 до AMC&GM до Частини-145B (до AMC 145.A.30(e) та AMC 145.B.10(c)). Ці курси мають бути як мінімум на рівні, еквівалентному рівню 1 “загального ознайомлення” (“Level 1 General Familiarisation”), зазначеного у додатку 3 до Частини-66B, та можуть бути проведені організацією з підготовки до технічного обслуговування схваленою відповідно до Частини-147B, виробником, або будь-якою іншою організацією, прийнятною для ГУДАУ.

“Відповідного зразка” означає, що ці курси мають охоплювати типові системи, втілені в тих ПС, які підлягають огляду.

1.7. Знання стандартів ТОР.

2. Додатково до технічної компетентності, інспекторам необхідно мати високий рівень чесності, бути об’єктивними під час виконання своїх завдань, бути тактовними та мати добре розуміння людського характеру і військового середовища.

3. Програма поточної підготовки має бути розроблена для гарантування того, що інспектори зберігають компетентність щодо виконання покладених на них завдань.

AMC M.B.102(d). Компетентний орган (ГУДАУ) – Процедури.

Задокументовані процедури мають містити нижченаведену інформацію:

(a) Визначення Міністерством оборони України компетентного органу щодо Частини-MB.

(b) Посада(и) та прізвище(а) керівника(ів) ГУДАУ, їхні обов’язки та відповідальність.

(c) Організаційна(і) структура(и), що показує пов’язані ланцюги відповідальності вищих посадових осіб.

(d) Процедуру визначення кваліфікацій для персоналу разом із переліком персоналу, що має право підписувати сертифікати.

(e) Загальний опис об’єктів.

(f) Процедури, що визначають, яким чином ГУДАУ гарантує відповідність з Частиною-MB.

AMC M.B.104(a). Ведення записів.

1. Система ведення записів має гарантувати, що всі записи є

доступними будь-коли в разі потреби. ГУДАУ має систематизувати ці записи у послідовному порядку (хронологічному, алфавітному порядку тощо).

2. Всі записи, що містять конфіденційні дані (дані з обмеженим доступом) про заявників чи організації, мають зберігатися у надійному місці з контрольованим доступом, щоб гарантувати конфіденційність такого роду даних.

3. Усі комп'ютерні носії, що використовуються для забезпечення резервування даних, мають зберігатися в місцях, відмінних від тих, де знаходяться робочі дані, та в середовищі, яке гарантує, що вони будуть залишатися в справному стані. У випадку, коли змінюється програмне забезпечення або комп'ютерні носії, необхідно приділити особливу увагу для гарантування того, що всі необхідні дані залишаються доступними принаймні протягом повного періоду, зазначеного у М.В.104 (с) та/або (е).

АМС М.В.104(f). Ведення записів.

Не застосовується в державній авіації.

GM М.В.104. Ведення записів.

ГУДАУ може прийняти рішення про використання або паперової, або комп'ютерної системи, або будь-якої комбінації обох систем за умови відповідного контролю.

АМС М.В.105(а). Взаємний обмін інформацією.

Не застосовується в державній авіації.

Глава В. Підзвітність.

(розробляється у разі необхідності).

Глава С. Підтримання льотної придатності.

АМС М.В.301(а). Програма ТОР ПС (АМР).

Щоб ГУДАУ/УОЛП могло перевірити відповідність вимогам параграфа М.А.302, аудитор/інспектор має пройти підготовку щодо розробки та контролю програми ТОР.

АМС М.В.301(b). Програма ТОР ПС (АМР)(*).

1. Під час оцінки Програм ТОР ПС (AMPs) з метою схвалення/затвердження, ГУДАУ/УОЛП має перевірити те, що програма ТОР ПС (АМР) є прийнятною для підтримання льотної придатності конкретних ПС, зазначеного в переліку, і вона відповідає запропонованим умовам експлуатації та запланованому використанню ПС.

2. ГУДАУ/УОЛП має оцінити зміст, беручи до уваги базові (первинні) документи, наприклад програму ТОР, рекомендовану виробником, Звіт MRB (Maintenance Review Board Report) (за наявності), власний досвід експлуатуючої організації або іншу схвалену/затверджену програму.

3. Не застосовується в державній авіації.

4. Копія схваленої/затвердженої Програми ТОР ПС (АМР) має зберігатися ГУДАУ.

Уповноважений орган з льотної придатності має зберігати копії затверджених ним Програм ТОР ПС (АМР)[5].

5. Не застосовується в державній авіації.

6. Внесення поправки до схваленої конкретної Програми ТОР ПС (АМР) експлуатуючої організації залежить від достатнього задовільного досвіду експлуатації, який був належним чином оброблений. Як правило, завдання, яке розглядається для розширення за межі MRB (або еквівалента), слід було належно повторити з існуючою частотою кілька разів, перш ніж запропонувати розширення. Подальша інформація викладена у Додатку I до цих AMC&GM до Частини-МВ (до АМС М.А.302 та АМС М.В.301(b)).

7. ГУДАУ може схвалити неповну Програму ТОР ПС (АМР) на початку експлуатації ПС державної авіації, за умови обмеження схвалення Програми ТОР ПС (АМР) періодом, тривалість якого не перевищує будь-яке необхідне ТОР, яке ще не було схвалено.

8. Якщо ГУДАУ більше не переконаний в тому, що безпечна експлуатація може бути підтримана, схвалення Програми ТОР ПС (АМР) або її частини може бути тимчасово призупинено або анульовано. Події, що викликають такі дії, включають:

8.1. експлуатуюча організація змінює спосіб використання ПС;

8.2. САМО не вдалося забезпечити, щоб Програма ТОР ПС (АМР) відображала потреби в ТОР ПС таким чином, щоб можливо було забезпечити безпечну експлуатацію.

АМС М.В.301(c). Програма ТОР ПС (АМР).

1. Схвалення/затвердження Програми ТОР ПС (АМР) за процедурою, встановленою САМО, має вимагати від САМО доведення до ГУДАУ, що вона має компетентність, процедури та положення про ведення записів, з

---

* див. Додаток I до цих AMC&GM (до АМС М.А.302 та АМС М.В.301(b)).

[5] Це положення є національним доповненням.

використанням яких САМО зможе аналізувати надійність ПС, інструкції утримувача сертифіката типу (військового) ((М)ТС) та інші пов'язані критерії експлуатації та ТОР.

2. У залежності від складності ПС та характеру експлуатації, процедури Програми ТО ПС (АМР) мають передбачати програмні процедури, націлені на забезпечення надійності (Reliability Centred Maintenance (RCM)) та моніторингу стану (Condition Based Maintenance (CBM)), та мати процедури щодо контролю програми, які передбачають нижченаведені положення:

(a) розширення або внесення змін до завдання;

(b) перегляд Програми ТОР ПС (АМР);

(c) оцінку сервісних бюлетенів (SBs) або сервісної інформації (інформаційних листів/керівного матеріалу ГУДАУ, розпорядчих документів УОЛП тощо);

(d) перегляд роботи компонентів та конструкцій;

(e) ревізії Програми ТОР ПС (АМР);

(f) перегляд ефективності процедур з ТОР та внесення необхідних змін (поправок) до них;

(g) перегляд та оцінка звіту MRB (Maintenance Review Board Report) або документу MPD (the Maintenance Planning Document) виробника (Original Equipment Manufacturer (OEM)), якщо застосовно;

(h) перегляд та оцінка ДЛП;

(i) взаємодія між експлуатуючою організацією/АМО за Частиною-145В/ САМО;

(j) підготовка (поточне навчання).

3. За запитом ГУДАУ/УОЛП, САМО має забезпечити присутність представника УОЛП та/або ГУДАУ на нарадах (зустрічах), що проводяться з метою розгляду наслідків ТОР, які виникають за результатами перегляду вищенаведених положень.

АМС М.В.301(d). Програма ТОР ПС (АМР).

Програма ТОР ПС (АМР) та всі пов'язані дані з льотної придатності, в тому числі дані, які використовувалися для обґрунтування розширення завдань в рамках Програм ТОР ПС (AMPs), мають бути доступні для ГУДАУ/УОЛП за запитом.

АМС М.В.301(e). Програма ТОР ПС (АМР).

Процедури, розроблені ГУДАУ/УОЛП, мають включати розгляд положень, викладених в АМС М.В.301(c), але не мають бути ними обмежені. Особливу увагу має бути приділено тому, щоб забезпечити належний

механізм зворотного зв'язку між експлуатуючою організацією/АМО за Частиною-145В/ САМО/організацією, відповідальною за контроль та внесення змін (поправок) до Програми ТОР ПС (АМР), для гарантування того, що Програма ТОР ПС (АМР) зможе забезпечити безпечну експлуатацію ПС, яке перебуває в експлуатації.

АМС М.В.303. Моніторинг підтримання льотної придатності ПС.

ГУДАУ має розробити адаптовану програму обстеження (огляду, інспекції) льотної придатності для ПС, щодо якого ГУДАУ проводить перегляд льотної придатності.

АМС1 М.В.303(b). Моніторинг підтримання льотної придатності ПС.

ОБСЯГ ОБСТЕЖЕНЬ (ОГЛЯДІВ, ІНСПЕКЦІЙ)

1. ГУДАУ має брати на себе вибіркові обстеження (огляди, інспекції) льотної придатності ПС зі свого реєстру для перевірки, що:

(a) стан відібраного зразка ПС відповідає стандарту, прийнятному для того, щоб сертифікат (військовий) льотної придатності (Military Certificate of Airworthiness (MCOA))/сертифікат (військовий) перегляду льотної придатності (MARC) залишався чинним;

(b) управління льотною придатністю зареєстрованого ПС є ефективним;

(c) схвалення, надані організаціям, продовжують застосовуватися у послідовний спосіб для досягнення необхідних стандартів;

Фізичний огляд (інспекція) ПС необхідний під час проведення кожного обстеження в рамках моніторингу підтримання льотної придатності ПС (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring (далі – ACAM)) (наприклад, передпольотний огляд або інший огляд, що має більший обсяг) ("ramp" or "in-depth").

2. Вибіркові обстеження льотної придатності ПС включають:

(a) детальні обстеження ("in-depth"), виконані під час комплексного ТОР, що повністю охоплюють окремі аспекти льотної придатності ПС:

(i) детальне обстеження ("in-depth") ACAM – це вибіркова інспекція вибраних ключових елементів ризику (Key Risk Elements (KREs));

(ii) обстеження має бути "глибоким прорізом" ("deep cut") через вибрані елементи або системи;

(b) обстеження ("ramp") (наприклад, під час лінійного ТО з підготовки до польоту), виконані під час експлуатації ПС з метою моніторингу поточного стану льотної придатності ПС:

(i) обстеження ("ramp") ACAM – це вибіркова інспекція

вибраних ключових елементів ризику (KREs);

(ii) обстеження має бути інспекцією ПС, підготовленого до експлуатації (“as operated”). Це може бути зроблено без попередження експлуатуючої організації;

(c) обстеження під час польоту, що проводяться за рішенням ГУДАУ (у разі необхідності).

Додаток III до цих AMC&GM до Частини-MB (до GM M.B.303(b)) містить вказівки щодо ключових елементів ризику (KREs), які можуть бути використані для планування та/або аналізу інспекцій. Запис про інспекцію ACAM має визначати перелік ключових елементів ризику (KREs), що були проінспектовані.

3. Не застосовується в державній авіації.

AMC2 M.B.303(b). Моніторинг підтримання льотної придатності ПС.

Переміщено до AMC1 M.B.303(b).

AMC3 M.B.303(b). Моніторинг підтримання льотної придатності ПС.

КЛЮЧОВІ ЕЛЕМЕНТИ РИЗИКУ (KEY RISK ELEMENTS)

1. Для моніторингу підтримання льотної придатності ПС мають бути використані нижченаведені ключові елементи ризику (KREs):

(a) типова конструкція та зміни до типової конструкції;

(b) обмеження льотної придатності;

(c) ДЛП (ADs);

(d) документи ПС;

(e) Керівництво з льотної експлуатації ПС;

(f) вага та баланс;

(g) розпізнавальні знаки та надписи;

(h) експлуатаційні вимоги;

(i) управління відмовами (дефектами);

(j) симетрія;

(k) Програма TOP ПС (AMP);

(l) контроль компонентів;

(м) ремонти;

(n) записи.

2. Ці ключові елементи ризику (KREs) та їх деталізовані компоненти мають бути адаптовані до складності типу ПС, яке підлягає обстеженню, зберігаючи лише ті пункти, що застосовуються та мають відношення до конкретного типу ПС.

GM M.B.303(b). Моніторинг льотної придатності ПС(*).

КЛЮЧОВІ ЕЛЕМЕНТИ РИЗИКУ (KEY RISK ELEMENTS)

Ключові елементи ризику (KREs) визначають обсяг підтримання льотної придатності. Перелік KREs призначений для забезпечення основи для планування та контролю програми обстеження (огляду, інспекції) АСАМ. Це гарантує, що програма охоплює всі аспекти підтримання льотної придатності. Незважаючи на те, що під час проведення інспекції не вимагається охоплення всіх ключових елементів ризику (KREs), програма обстеження (огляду, інспекції) АСАМ має забезпечити відсутність пропусків, тобто уникнення ситуації, коли певні ключові елементи ризику (KREs) ніколи не інспектувалися.

AMC M.B.303(c). Моніторинг льотної придатності ПС.

ГУДАУ має розробити щорічну програму обстежень, обираючи ПС та/або експлуатуючі організації залежно від знання середовища виконання ТОР, умов експлуатації, стандартів льотної придатності та минулого досвіду з нагляду. Результати програми мають бути використані для визначення експлуатуючої організації/парку ПС/екземпляра ПС, які викликають найбільше занепокоєння.

Глава D. Стандарти ТОР.

Не застосовується в державній авіації.

Глава E. Компоненти.

Не застосовується в державній авіації.

Глава F. Організація з ТОР.

Не застосовується в державній авіації.

Глава G. Організація з управління підтриманням льотної придатності.

AMC M.B.701(a). Заявка.

1. ГУДАУ не має очікувати, що документи, зазначені у пункті

---

* Дивись Додаток III до цих AMC&GM до Частини-МВ (до GM M.B.303(b)).

M.A.702(b), будуть подані у завершеному стані з первинною заявкою на видачу або зміну, оскільки кожен з них може вимагати окремого схвалення ГУДАУ, та до них можуть вноситися зміни за результатами оцінки ГУДАУ під час технічної перевірки.

Від заявника не вимагається подавати до ГУДАУ Програми ТОР ПС (AMPs) експлуатуючої організацій, якщо вони не розроблені та не контролюються САМО (дивись пункт M.A.711(d)). У такому разі, ГУДАУ буде перевіряти, чи використовуються схвалені Програми ТОР ПС (AMPs) під час проведення аудиту(ів) схвалення.

АМС M.B.702(a). Первинне схвалення.

1. “Підтвердження у письмовому вигляді” означає те, що для цієї діяльності має бути використана EMAR Form 4. За винятком відповідального керівника, EMAR Form 4 має бути оформлено для кожної особи[6], призначеної на посаду, як вимагається у пунктах M.A.706(c), M.A.706(d) та у параграфі M.A.707.

2. У випадку відповідального керівника – схвалення САМЕ, що містить підписану заяву про зобов’язання відповідального керівника, вважається офіційним погодженням, за умови що ГУДАУ провів зустріч з відповідальним керівником та задоволений її результатом.

АМС M.B.702(b). Первинне схвалення.

1. ГУДАУ має письмово вказати на схвалення САМЕ.

2. До САМЕ мають бути включені всі технічні специфікації будь-яких договорів/завдань щодо виконання конкретних завдань з управління підтриманням льотної придатності організаціями САМО. ГУДАУ має перевірити, що стандарти, викладені в підпункті АМС M.A.201(h)1 виконуються під час схвалення САМЕ.

3. Під час дослідження прийнятності запропонованих договорів/завдань, пов’язаних із завданнями з управління підтриманням льотної придатності, ГУДАУ враховуватиме всі інші такі договори/завдання, які вже має організація, що залучається за договором/якій доручається завдання, у розрізі достатності ресурсів, досвіду, структури управління, об’єктів та взаємодії між САМО, організацією, що підписала договір/якій доручено завдання, та, де це можливо, залученою за договором АМО за Частиною-145B.

АМС M.B.702(c). Первинне схвалення.

---

[6] ГУДАУ має усвідомлювати свою юридичну відповідальність за збір, використання та захист персональних даних, включаючи надання цих даних третім сторонам без згоди суб’єкта даних.

1. ГУДАУ має визначити, ким і яким чином аудит має буде проведено. Наприклад, необхідно визначити, що буде краще: один аудит із залученням великої команди (групи інспекторів) або коротка серія аудитів невеликими командами, або ж найбільш доречною для конкретного випадку буде тривала серія аудитів, що будуть виконуватися однією людиною.

2. Аудит може проводитися на основі типу ПС. Наприклад, у випадку, якщо організація намагається отримати схвалення для управління підтриманням льотною придатністю двох різних типів ПС, аудит може бути зосереджений лише на одному типі для повної перевірки відповідності. Залежно від результату, для другого типу може знадобитися лише вибіркова перевірка за тими напрямами, що вважаються недостатніми для підтвердження відповідності першого типу.

3. Під час визначення обсягу аудиту та того, яка діяльність організації, буде оцінена під час аудиту, необхідно враховувати запитувані привілеї організації, наприклад, схвалення на виконання перегляду льотної придатності.

4. Інспектор ГУДАУ, який проводить аудит, має завжди переконуватися, що його/її постійно супроводжує старший технічний співробітник організації. Зазвичай такою особою є керівник з якості. Причиною такого постійного супроводу є гарантування того, що організація буде повністю ознайомлена з будь-якими недоліками, виявленими під час аудиту.

5. Інспектор, який проводить аудит, має проінформувати наприкінці аудиту старшого технічного співробітника організації про всі виявлені під час аудиту недоліки.

AMC M.B.702(e). Первинне схвалення.

1. Недоліки мають бути записані у звітній формі аудиту з попереднім віднесенням їх до рівня 1 або 2. Після аудиту, в результаті якого виявлено конкретні недоліки, ГУДАУ має переглянути попередні рівні недоліків, уточнюючи їх (за необхідності), та змінюючи категоризацію з “попередньої” на “остаточну”.

2. Усі недоліки мають бути підтверджені у письмовій формі організації-заявнику протягом двох тижнів від дати завершення аудиту.

3. Можуть бути випадки, коли ГУДАУ може опинитися в такій ситуації в організації-заявника, коли ГУДАУ не впевнене у відповідності. В такому випадку організацію має бути поінформовано про можливу невідповідність на цей час, а також, що ситуацію буде переглянуто ГУДАУ і потім буде прийняте остаточне рішення. Якщо за результатами перегляду буде встановлено відсутність недоліку, тоді підтвердження цього в усній формі для організації має вистачити.

AMC M.B.702(f). Первинне схвалення.

1. Звітною формою аудиту має бути EMAR Form 13 (Додаток V до цих AMC&GM до Частини-MB).

ГУДАУ може використовувати додаткову (допоміжну) форму звітності про проведення аудиту (наприклад, Рапорт з аудиту), якщо це визнано доцільним та передбачено відповідною адміністративною (внутрішньою) процедурою ГУДАУ[7].

2. Перед закриттям EMAR Form 13 і видачею первинного схвалення компетентною незалежною особою, призначеною ГУДАУ, має бути виконано перегляд якості звітної форми аудиту за формою EMAR Form 13. Перегляд має брати до уваги відповідні параграфи (пункти, підпункти) глави G розділу A Частини-MB, категоризацію рівня виявлених недоліків та прийняті коригувальні дії. Задовільний результат перегляду форми аудиту має бути підтверджено підписанням EMAR Form 13.

AMC M.B.702(g). Первинне схвалення.

Звіти з аудитів мають включати дату усунення кожного недоліку разом із посиланням на звіт ГУДАУ або на лист, в якому підтверджено усунення недоліку[8].

AMC M.B.703. Видача схвалення.

Таблиця, наведена у переліку схвалення EMAR Form 14 (Додаток 6 до Частини-MB), включає поле, позначене як “Тип/серія/група повітряного судна” (“Aircraft type/series/group”).

Метою є надання максимальної гнучкості ГУДАУ для застосування схвалення до конкретної САМО.

Можливими альтернативами для включення до цього поля є нижченаведені:

специфічне позначення типу, яке є частиною сертифіката типу, такі як Diamond DA42 NG або Diamond DA42 M-NG, Су-25 або Су-25УБ тощо;

рейтинг типу (або серії), зазначений в Додатку 1 до AMC до Частини-66B (параграф AMC 66.A.20(b)3), що може додатково поділятися, наприклад, Diamond DA42 NG/M-NG або Су-25 УБ/УБМ1/УБМ1К тощо;

група повітряного судна, така як Diamond DA40 із поршневим двигуном.

Посилання на тип двигуна, встановлений на ПС, включається у разі необхідності.

У всіх випадках, ГУДАУ має бути задоволений тим, що САМО здатна управляти відповідними типами/серіями/групами.

---

[7] Це положення є національним доповненням.

[8] ГУДАУ може прийняти рішення про те, що не всі недоліки повинні бути усунені для видачі організації первинного схвалення. Для недоліків, які не були усунені, ГУДАУ може прийняти План коригувальних дій, який чітко визначає, коли і як будуть усунені недоліки.

AMC M.B.703(a). Видача схвалення.

Не застосовується у державній авіації.

AMC M.B.703(c). Видача схвалення.

Порядковий номер схвалення має бути унікальним для кожної CAMO.

AMC M.B.704(b). Постійний нагляд.

1. Якщо ГУДАУ прийнято рішення, що необхідно провести серію аудитів CAMO за всіма напрямками, тоді програма аудиту має містити перелік аспектів схвалення, які будуть охоплені під час кожного візиту.

2. Рекомендується, щоб частина аудиту зосереджувалася на двох поточних аспектах схвалення відповідно до глави G розділу A Частини-MB, а саме внутрішніх звітах CAMO з контролю якості, що складає персонал з контролю якості, щоб визначити, чи виявляє та усуває організація свої проблеми, та, по-друге, на кількості поступок, зроблених керівником з якості у разі виявлення таких проблем.

3. У разі успішного завершення аудиту (аудитів), що включає перевірку CAME, звітна форма аудиту має бути заповнена інспектором, який проводив аудит, у тому числі всі записи про виявлені недоліки, дії щодо закриття та рекомендації. Для цієї діяльності має бути використано EMAR Form 13.

4. Інспектор(и) ГУДАУ може(можуть) довіряти результатам аудитів за конкретними пунктами, що проводилися протягом попередніх 23 місяців, у разі виконання нижченаведених чотирьох умов:

(a) аудит за конкретним пунктом має бути таким же, який вимагається останньою поправкою глави G розділу A Частини-MB; та

(b) у записі має бути достатньо переконливий доказ того, що такий аудит за конкретним пунктом було проведено та всі коригувальні дії виконані; та

(c) інспектор(и) ГУДАУ має(мають) бути задоволеним(ні) тим, що відсутні підстави вважати, що стандарти погіршились у порівнянні з аудитами конкретних пунктів, щодо яких отримано зворотний кредит (довіра); та

(d) аудит за конкретним пунктом, щодо якого отримано зворотний кредит (довіра), має бути проведений не пізніше, як через 24 місяці після останнього аудиту за цим пунктом.

5. Якщо CAMO підписує/отримує договір/завдання щодо конкретних завдань з управління підтриманням льотної придатності відповідно до підпункту M.A.711(a)3, всі організації, що залучені за договором/яким доручено завдання, також мають бути піддані аудиту ГУДАУ протягом періодів, що не перевищують 24 місяців (дозволяється приймати результати, як у вищезазначеному підпункті 4), для забезпечення їх повної відповідності

вимогам глави G розділу А Частини-МВ. Для цих аудитів, інспектор ГУДАУ завжди має переконатися, що він/вона супроводжується протягом усього аудиту старшим технічним співробітником САМО. Усі виявлені недоліки мають бути направлені до САМО та усунені.

6. Під час здійснення нагляду за експлуатуючими організаціями, які мають схвалення як за Частиною-145В, так і відповідно до глави G розділу А Частини-МВ, ГУДАУ має організувати аудити, щоб охопити обидва схвалення, уникаючи повторного відвідування певного району.

АМС М.В.705(а)(1). Недоліки САМО.

1. Для недоліків рівня 1 ГУДАУ має проінформувати експлуатуючу організацію про те, що необхідно вжити коригувальні дії, щоб забезпечити усунення можливих небезпечних умов на своїх ПС перед подальшим польотом.

2. Окрім цього, недолік рівня 1 може призвести до виявлення невідповідності на ПС, як зазначено у пункті М.В.303(g). У цьому випадку мають бути проведені належні дії, як зазначено у пункті М.В.303(h).

АМС М.В.706. Зміни.

1. Зміни в складі призначених осіб.

ГУДАУ має здійснювати належний контроль над будь-якими змінами керівного персоналу, зазначеного у пунктах М.А.706(а), (с), (d) та (і). Такі зміни вимагають внесення відповідних змін (поправок) до САМЕ.

2. Рекомендується вести просту таблицю (відомість) статусу САМЕ, в якій відображається інформація про те, коли зміна (поправка) була отримана ГУДАУ та дату схвалення таких змін.

3. ГУДАУ має визначити незначні поправки до САМЕ, які можуть бути внесені шляхом непрямого схвалення. У цьому випадку процедура має бути викладена у розділі про внесення змін до схваленого САМЕ.

Зміни, передбачені параграфом М.А.713, не вважаються незначними.

В усіх випадках, окрім незначних змін, для зміни має(мають) бути використана(і) відповідна(і) частина(и) EMAR Form 13 (Додаток V до цих AMC&GM до Частини-МВ).

4. САМО має подавати кожну зміну (поправку), що вноситься до САМЕ, до ГУДАУ незалежно від того, чи ця зміна (поправка) має схвалюватися ГУДАУ або схвалена шляхом непрямого схвалення. Якщо зміна (поправка) вимагає схвалення ГУДАУ, ГУДАУ за відсутності зауважень, має надати схвалення в письмовому вигляді. Якщо зміна (поправка) була подана за процедурою непрямого схвалення, ГУДАУ у письмовому вигляді має підтвердити її отримання.

5. Основна мета цього підпункту полягає в тому, щоб дозволити САМО залишатися схваленою, якщо це узгоджено з ГУДАУ під час переговорів про будь-які зазначені зміни. Без цього підпункту схвалення буде автоматично

призупинено у всіх випадках.

Глава H. Сертифікат передачі до експлуатації.

Не застосовується в державній авіації.

Глава I. Сертифікат (військовий) перегляду льотної придатності.

АМС M.B.901. Оцінка рекомендацій.

1. Результат перевірки та дослідження рекомендації має бути надісланий заявнику протягом 30 днів. Якщо до видачі Сертифікату (військового) перегляду льотної придатності (MARC) було запропоновано коригувальні дії, то ГУДАУ може прийняти рішення про подальший період для оцінки коригувальних дій, що запитувались.

2. Перевірка заяви про відповідність, що вимагається параграфом M.B.901, не означає повторного виконання самого перегляду льотної придатності. Проте ГУДАУ має перевірити, що САМО провела повну та точну оцінку льотної придатності ПС.

3. Залежно від змісту рекомендації, історії конкретного ПС та знань ГУДАУ про досвід САМО, дослідження буде різним. Тому, за можливості, особа, яка виконує дослідження, має бути залучена до нагляду за САМО, яка складала рекомендації.

4. У деяких випадках інспектор може прийняти рішення про необхідність організації проведення:

фізичного огляду ПС; або

повного або часткового перегляду льотної придатності.

У такому випадку інспектор має проінформувати САМО, що готувала рекомендацію, про те, що такі заходи можуть бути організовані відповідно до пункту M.A.901(j).

Крім того, ця частина дослідження має бути проведена відповідним персоналом з перегляду льотної придатності відповідно до пункту M.B.902(b).

5. Лише за умови того, що ПС є льотнопридатним, інспектор має видати сертифікат (військовий) перегляду льотної придатності (MARC).

АМС M.B.902(b). Перегляд льотної придатності компетентним органом (ГУДАУ).

1. Особа, кваліфікована відповідно до підпункту 1.5 пункту АМС M.B.102(c), має розглядатися як така, що має еквівалент відповідного інженерного рівня.

“Відповідний інженерний рівень” означає інженерну освіту в галузі

авіації, механіки, електрики, електроніки, авіоніки та інших наук, що відносяться до ТОР та підтримання льотної придатності ПС/компонентів ПС;

2. “Досвід з підтримання льотної придатності” означає будь-яку відповідну комбінацію досвіду з виконання завдань, пов’язаних з ТОР ПС та/або з управління підтриманням льотної придатності (інженерним супроводженням), та/або наглядом за такими завданнями.

3. Відповідне Свідоцтво MAML відповідно до Частини-66B є свідоцтвом категорії B1/B2 або C у підкатегорії ПС, яке підлягало перегляду. Немає необхідності відповідати вимогам щодо недавнього досвіду, передбаченого підпунктом 66.A.20(b)(2) на момент проведення перегляду або утримувати рейтинг (військовий) типу конкретного ПС.

4. “Обіймати посаду з відповідними обов’язками” означає, що персонал з перегляду льотної придатності має обіймати посаду в ГУДАУ, що надає цій особі повноваження підписувати від імені ГУДАУ.

5. Не застосовується в державній авіації.

AMC M.B.902(b)(1). Перегляд льотної придатності компетентним органом (ГУДАУ).

Офіційна авіаційна підготовка з ТОР означає документально підтверджену підготовку (внутрішню або зовнішню) за нижченаведеними темами (предметами):

відповідні частини правил з первинної льотної придатності та підтримання льотної придатності;

відповідні частини експлуатаційних вимог та процедур, якщо застосовно;

знання внутрішніх процедур з підтримання льотної придатності;

знання відповідного зразка типу (типів) ПС, отримане в результаті проходження офіційного курсу підготовки, включаючи підготовку з питань “Безпеки паливних баків” (“Fuel Tank Safety” (FTS)), як описано в Додатку 4 до AMC&GM до Частини-145B (до AMC 145.A.30(e) та AMC 145.B.10(c)). Ці курси мають бути як мінімум на рівні, еквівалентному рівню 1 “загального ознайомлення” (“Level 1 General Familiarisation”), зазначеного у додатку 3 до Частини-66B, та можуть бути проведені організацією з підготовки до технічного обслуговування схваленою відповідно до Частини-147B, виробником, або будь-якою іншою організацією, прийнятною для ГУДАУ.

“Відповідного зразка” означає, що ці курси мають охоплювати типові системи, втілені в тих ПС, які підлягають обстеженню (огляду).

AMC M.B.902(b)(2). Перегляд льотної придатності компетентним органом (ГУДАУ).

Не застосовується в державній авіації.

АМС М.В.902(с). Перегляд льотної придатності компетентним органом (ГУДАУ).

Мінімальний зміст запису про персонал з перегляду льотної придатності має бути нижченаведеним:

прізвище, ім’я та по батькові;

звання/класність (ранг, розряд) і особистий номер (якщо застосовується);

дата народження;

базова освіта;

досвід;

інженерна освіта та/або кваліфікація за Частиною-66В, та/або визнана кваліфікація персоналу з ТОР (наприклад, за Part-66);

базова підготовка;

підготовка за типом ПС;

поточна підготовка (підвищення кваліфікації);

досвід з підтримання льотної придатності та в організації;

обов’язки на поточній посаді в організації;

спеціальна перевірка (якщо застосовно).

Заступник начальника Головного управління
державної авіації України
полковник Віталій ЯРОШЕНКО

Додаток I до AMC&GM до Частини-МВ
(до AMC M.A.302 та AMC M.B.301(b))

ЗМІСТ ПРОГРАМИ ТОР ПС (АМР)

1. Загальні вимоги.

1.1. Програма ТОР ПС (АМР) має містити наступну нижченаведену інформацію:

1.1.1. Тип ПС, заводський (серійний) та реєстраційний номер ПС, двигунів та, якщо застосовно, допоміжної силової установки, головного редуктора та повітряних гвинтів;

1.1.2. Відомості про експлуатуючу організацію ПС, включаючи юридичну (поштову) адресу, та відомості про САМО, що схвалена відповідно до вимог глави G Розділу А Частини-МВ, включаючи адресу.

1.1.3. Скорочену назву, дату видання та номер видання схваленої/затвердженої Програми ТОР ПС (АМР);

1.1.4. Заяву, підписану експлуатуючою організацією ПС або САМО, схваленою відповідно до вимог Глави G Розділу А Частина-МВ, з метою, щоб засвідчувати, що визначені ПС будуть обслуговуватися відповідно до програми, і що програма буде переглядатися й оновлюватися як вимагається;

1.1.5. Зміст/перелік діючих сторінок та статус ревізій документа;

1.1.6. Періодичність форм ТО (регламентних робіт) та планового обслуговування ПС, що відображають очікуване використання ПС. Таке використання має бути зазначено та містити допуск ресурсних показників (напрацювання в годинах, посадках, циклах, запусках тощо). Якщо використання неможливо передбачити, слід також включати обмеження календарних строків служби;

1.1.7. Процедуру збільшення встановленої періодичності форм ТО (обслуговування ПС), якщо застосовне та прийнятно для ГУДАУ/УОЛП;

1.1.8. Можливість записувати дату та номер схвалених/затверджених змін, що вносяться до Програми ТОР ПС (АМР);

1.1.9. Детальну інформацію щодо передпольотних завдань з ТО, що виконуються технічним персоналом;

1.1.10. Завдання та періоди (інтервали/частота), через які кожна складова частина ПС, двигунів, силових установок, повітряних гвинтів, компонентів, агрегатів, обладнання, приладів, електро та і радіоапаратури, та пов’язаних з ними систем та агрегатів повинні бути перевірені. Це має включати вид і ступінь огляду;

1.1.11. Періоди, через які компоненти, агрегати (комплектувальні вироби) повинні бути перевірені, очищені, змащені, заправлені, відрегульовані та випробувані;

1.1.12. Якщо може бути застосовно, детальну інформацію щодо вимог до старіючих систем ПС, разом з будь-якими пов’язаними програмами

вибіркового контролю;

1.1.13. Якщо може бути застосовно, детальну інформацію щодо спеціальних програм ТОР конструкції, якщо видана утримувачем сертифікату типу та включає, але не обмежена нижченаведеним:

a) Програми перевірки технічного стану цілісності конструкції шляхом виконання додаткових програм оглядів конструкції та безпечних пошкоджень (SSID);

b) Програми ТОР конструкції, що отримані за результатом переглядів сервісних бюлетенів (SBs), виконаних утримувачем сертифікату типу (військового) ПС (MTCH);

c) Програми контролю та запобігання корозії (CPCP);

d) Рекомендації з оцінки ремонту. Програми оцінки ремонту (еквівалентний документ);

e) Якщо може бути застосовно, Програми оцінки обширного втомного руйнування (WFD).

1.1.14. Якщо може бути застосовно, будь-яку детальну інформацію про контрольовані обмеження критичних конструктивних конфігурацій (CDCCL) разом з відповідними процедурами;

1.1.15. Якщо може бути застосовно, заява про обмеження щодо придатності виходячи із загальної кількості ресурсних показників (напрацювання в годинах, посадках, циклах, запусках тощо) для програми ТОР конструкції, зазначеної в пункті 1.1.13;

1.1.16. Періодичність виконання капітальних ремонтів (середніх ремонтів тощо) та/або замін на нові або відремонтовані компоненти (комплектувальні вироби);

1.1.17. Перехресне посилання на інші документи, схвалені/затверджені ГУДАУ/УОЛП, що містять детальну інформацію щодо робіт з ТОР, пов’язаних із обов’язковими обмеженнями ресурсних показників, Сертифікаційними вимогами з ТОР (CMR) та Директивами льотної придатності (ADs);

Примітка: Щоб уникнути ненавмисних змін до таких завдань або інтервалів, ці розділи мають бути включені в основну частину Програми ТОР (AMP), або будь-яку систему контролю планування, із позначенням їх особливого обов’язкового статусу.

1.1.18. Детальну інформацію або перехресне посилання на будь-яку необхідну програму надійності або статистичний метод постійного нагляду;

1.1.19. Заяву про те, що практики та процедури виконання Програми ТОР ПС (AMP) мають відповідати стандартам, визначеним в інструкціях з ТОР утримувача сертифікату типу (військового) (MTCH) та додаткового сертифікату типу (військового) (MSTC) і будь-якої іншої організації, що публікує зазначені дані відповідно до Частини-21B. В випадку, якщо схвалена практика та процедури відрізняються, заява має посилатися на ці процедури;

1.1.20. Кожна заявлена робота з ТОР має бути визначена в розділі з визначеннями програми.

2. Основи Програми ТОР ПС (АМР).

2.1. Програма ТОР ПС (АМР) зазвичай має базуватись на Звіті (MRB) (еквівалентному документі), якщо це може бути застосовно, та на документі з планування ТОР (MPD) утримувача сертифіката типу (військового) (MTCH) або рекомендованій виробником Програмі ТОР ПС (АМР). Структура та формат цих рекомендацій з ТОР можуть бути переписані САМО, для покращення виконання експлуатації та контролю конкретної Програми ТОР ПС (АМР).

2.2. Для нового ПС, що тільки отримав сертифікат типу, та не має раніше схваленої Програми ТОР ПС (АМР), необхідно буде всебічно оцінити рекомендацій виробника (Звіт MRB або еквівалентний документ, якщо це може бути застосовно), разом з іншою інформацією щодо льотної придатності, щоб розробити реальну Програму ТОР ПС (АМР) для схвалення/затвердження.

2.3. Для ПС, на які є сертифікат типу, допускається зробити порівняння з раніше схваленими програмами ТОР ПС (АМР). Не обов’язково, що Програма ТОР ПС (АМР), схвалена/затверджена для однієї експлуатуючої організації, автоматично буде схвалена/затверджена для іншої. Має бути зроблена оцінка використання ПС/парку, інтенсивності експлуатації, встановленого обладнання і, зокрема, повинен бути оцінений досвід експлуатуючої організації, САМО, інших експлуатуючих організацій під час проведення оцінки діючих програмам ТОР ПС (AMPs).

Якщо ГУДАУ вважає неприйнятною запропоновану до схвалення редакцію Програми ТОР ПС (АМР), ГУДАУ має запросити відповідні зміни, такі як додаткові завдання з ТОР або скорочення встановлених інтервалів виконання запланованих завдань з ТОР виходячи із потреби.

2.4. Контрольовані обмеження критичних конструктивних конфігурацій (CDCCL).

Якщо CDCCL були визначені для типу ПС утримувачем сертифіката типу (TCH) або утримувачем додаткового сертифіката типу (STCH), у тому числі військового, необхідно розробити інструкції з ТОР. CDCCL характеризуються функціями в обладнанні чи компоненті ПС, які необхідно зберегти під час модифікацій, змін, ремонтів або планового ТОР для збереження строку експлуатації ПС чи відповідного компонента або деталі.

CDCCL – це будь-яка інформація, необхідна для підтримки тих конструктивних особливостей, які були визначені у оригінальній типовій конструкції для запобігання розвитку джерел загоряння і забезпечення засобів для мінімізації утворення легкозаймистих парів.

Метою CDCCL є надання інструкцій щодо збереження функції критичного зниження займистості під час зміни конфігурації, яке може бути викликане змінами, ремонтом або діями з ТОР.

Критична функція зниження займистості може існувати в паливній системі та пов’язаній із нею силовій установці, та у разі відмови може взаємодіяти з паливною системою, приводячи до небезпечного стану без

цього обмеження.

Отже, повторювані дії щодо обмеження льотної придатності, включаючи CDCCL, повинні бути включені в розділ “Обмеження льотної придатності” (ALS) виробника і включені в Програму ТОР ПС (AMP) експлуатуючої організації.

CDCCL є основними засобами управління і контролю конфігурації функцій запобігання джерела займання, а також розробленими засобами зменшення займистих парів в системі паливного бака ПС.

CDCCL не є перевірками, діями з ТОР або компонентами (комплектувальними виробами) з обмеженими ресурсними показниками, і тому не мають конкретного завдання або інтервалу, пов’язаного з ними. Вони є простими, конкретними інструкціями, розробленими для забезпечення того, щоб за будь-яких дій з ТОР або змін конструкції критична конфігурація не піддавалася ризику.

3. Поправки.

Поправки (ревізії) до схваленої/затвердженої Програми ТОР ПС (AMP) мають вноситися експлуатуючою організацією або CAMO, щоб відобразити зміни рекомендацій утримувача сертифіката типу (TCH) або утримувача додаткового сертифіката типу (STCH), модифікації ПС, досвід експлуатації або вимоги ГУДАУ/УОЛП.

4. Дозволені зміни періодичності ТОР.

Експлуатуюча організація або CAMO, може змінювати періодичність ТОР, що встановлена Програмою ТОР ПС (AMP) тільки за умови схвалення/затвердження запропонованої зміни ГУДАУ/УОЛП, або через розроблену в Програмі ТОР ПС (AMP) процедуру, що відповідно схвалена/затверджена ГУДАУ/УОЛП.

5. Періодичний перегляд змісту Програми ТОР ПС (AMP).

5.1. Схвалені/затверджені Програми ТОР ПС (AMPs) підлягають періодичному перегляду для забезпечення відображення у них поточних рекомендацій утримувача сертифіката типу (TCH) або утримувача додаткового сертифіката типу (STCH), змін, внесених до Звіту MRB (еквівалентного документу), якщо це може бути застосовно, обов’язкових вимог та необхідного ТОР ПС.

5.2. Експлуатуюча організація або CAMO, мають переглядати докладні вимоги щонайменше раз на рік, щоб забезпечити постійну відповідність Програми ТОР ПС (AMP) з урахуванням досвіду експлуатації ПС.

6. Програми надійності.

6.1. Має бути розроблена Програма надійності (див. пункт GM M.A.302(f)).

6.1.1. Не застосовується в державній авіації.

6.1.2. Не застосовується в державній авіації.

6.1.3. Не застосовується в державній авіації.

6.2. Застосування Програми надійності до невеликого парку ПС.

6.2.1. У цьому пункті невеликий парк ПС означає парк, який складається з 6 та менше ПС одного типу.

6.2.2. Вимога до Програми надійності не залежить від розміру парку ПС.

6.2.3. Комплексні Програми надійності можуть не підходити для невеликого парку ПС. Рекомендується, щоб Програми надійності були адаптовані під обсяги та складність експлуатації ПС.

6.2.4. Однією з труднощів з невеликим парком ПС є кількість наявних даних, які можуть бути оброблені. Якщо ця кількість надзвичайно мала, розрахунок рівня оповіщення про небезпеку є дуже приблизним. Отже, “рівні оповіщення” слід використовувати з обережністю.

6.2.5. При розробці Програми надійності для невеликого парку ПС, має бути враховане нижченаведене:

a) Програма має зосереджуватися на сферах, в яких ймовірне оброблення достатньої кількості даних;

b) Якщо кількість наявних даних дуже обмежена, інженерне рішення, прийняте САМО, має важливе значення. У нижченаведених прикладах, перед прийняттям рішень, необхідно провести ретельний інженерний аналіз:

рівень “0” у статистичному розрахунку може просто відкрити відсутність достатньої кількості статистичних даних, а не відсутність потенційної проблеми;

при використанні рівнів оповіщення одна-єдина подія може мати достатні показники для досягнення певного рівня оповіщення. Необхідно провести інженерну експертизу, щоб відрізнити артефакт від фактичної потреби у виправних заходах;

при проведенні інженерної експертизи САМО повинна встановити контакт з іншими схваленими САМО та провести порівняння щодо такого самого ПС, якщо це необхідно та важливо. Також можливе порівняння з даними, наданими виробником.

6.2.6. Щоб отримати точні дані щодо надійності, необхідно рекомендувати об’єднання даних та аналізу з однією чи більше експлуатуючих організацій/САМО. Пункт 6.6 цього розділу зазначає, за яких умов обмін даними щодо надійності між експлуатуючими організаціями/САМО є прийнятним.

6.2.7. Незважаючи на все вищезазначене, існують випадки, коли об’єднання даних неможливе, наприклад, при впровадженні в експлуатацію нового типу ПС. У такому випадку ГУДАУ має встановити додаткові обмеження на інтервали запланованого ТОР (наприклад, жодних змін або лише дрібні зміни та лише з дозволу ГУДАУ).

6.3. Інженерна експертиза.

6.3.1. Інженерна експертиза сама по собі притаманна програмам надійності, оскільки без експертизи/оцінки неможливе жодне тлумачення даних. При схваленні/затверджені Програми ТОР ПС (АМР) та Програми надійності, ГУДАУ/УОЛП має переконатися, що організація, яка відповідальна за розробку та контроль Програми ТОР ПС (АМР) (це можуть бути САМО або організація з ТОР (АМО) за відповідним договором/дорученим завданням), наймає достатньо кваліфікований персонал з відповідним інженерним досвідом та розумінням концепції надійності (див. АМС М.А.706).

6.3.2. Неспроможність надати належним чином кваліфікований персонал для експертизи/оцінки програми надійності може призвести до відмови ГУДАУ/УОЛП у схваленні/затвердженні Програми надійності, а отже і Програми ТОР ПС (АМР).

6.4. Застосування Програми надійності у випадку обслуговування за договором/дорученим завданням.

6.4.1. Організація, відповідальна за розробку та контроль Програми ТОР ПС (АМР) може делегувати певні функції відповідним організаціям згідно з договором/дорученим завданням, за умови, що підрядна організація/організація, яка отримала доручення, доведе наявність відповідної компетентності.

6.4.2. Ці функції складаються з нижченаведеного:

a) розробка Програми ТО ПС (АМР) та Програми надійності;

b) проведення збору та аналізу даних щодо надійності;

c) подання звітів про надійність; та

d) пропозиція коригувальних дій організації відповідальної за розробку та контроль Програми ТОР ПС (АМР).

6.4.3. Незважаючи на вищенаведене, рішення щодо застосування коригувальних дій (або рішення про вимогу дозволу від ГУДАУ на застосування коригувальних дій) залишається прерогативою та відповідальністю САМО. Відповідно до вищенаведеного підпункту 6.4.2(d), рішення не застосовувати коригувальні дії має бути обґрунтоване та задокументоване.

6.4.4. Домовленість між організацією відповідальною за розробку та контроль Програми ТОР ПС (АМР) та організацією, що уклала договір/отримала завдання має бути вказана у договорі/дорученому завданні.

6.5. Програма надійності.

Під час підготовки всіх деталей Програми надійності необхідно враховувати цей пункт. Усі споріднені процедури мають бути чітко визначені.

6.5.1. Цілі.

6.5.1.1. Необхідно включити до документа заяву, яка якомога точніше підсумовує обсяг та основні цілі Програми надійності. Вона має містити

мінімум нижченаведене:

a) визначити необхідність коригувальних дій; а також

b) встановити, які саме коригувальні дії необхідні;

c) визначити ефективність вказаної дії.

6.5.1.2. Обсяг вказаних цілей має бути прямо пов'язаний зі сферою застосування Програми надійності. Обсяг Програми надійності може варіюватися від системи моніторингу дефектів компонентів до інтегрованої програми управління ТОР. Документи з планування ТОР (MPD), видані виробником, можуть надавати інструкції щодо цілей, і їх положення необхідно враховувати у кожному випадку.

6.5.1.3. У разі Програми ТОР ПС (AMP), яка базується на Методиці аналізу елементів конструкції ПС та авіаційних двигунів, що розробляються вперше (Maintenance Steering Group – 3rd Task Forse) (далі – MSG-3) (або еквівалентному документі), Програма надійності має забезпечувати моніторинг того, що всі завдання з Програми ТОР ПС (AMP), пов'язані з MSG-3 (або еквівалентним документом), є ефективними, а їх періодичність – адекватною.

6.5.2. Визначення компонентів.

Мають бути вказані пункти, що контролюються Програмою надійності, наприклад за главами стандарту S1000D. Якщо деякі компоненти (наприклад, конструкція ПС, двигуни, допоміжні силові установки) контролюються окремими Програмами надійності, споріднені процедури (наприклад, окреме тестування або програми продовження строку служби, програми випробування конструкції від організації утримувача МТСН) повинні мати перехресні посилання у Програмі надійності.

6.5.3. Терміни та визначення.

Важливі терміни та визначення, що застосовуються у Програмі надійності, необхідно чітко визначити. Терміни вже визначені у MSG-3 (або еквівалентному документі) та інших відповідних документах.

6.5.4. Джерела інформації та її збір.

6.5.4.1. Джерела інформації необхідно навести списком у CAME або MOE або CAME&MOE разом з процедурами п

джерел та процедурою збору і отримання даних.

6.5.4.2. Тип інформації, яка буде збиратися, необхідно пов'язати з обсягом та цілями Програми надійності, а також має дозволяти проведення загальної широкої оцінки інформації, а також оцінки щодо того, чи необхідна будь-яка реакція на тенденції поведінки компонентів та окремі випадки. Нижче наведені приклади звичайних основних джерел:

a) звіти льотного складу (пілотів);

b) технічні записи, бортові технічні журнали;

c) відомості засобів об'єктивного контролю (далі – ЗОК), показники терміналу доступу до даних для ТОР ПС/ ТОР бортової систем;

d) робочі карти ТОР;

e) звіти з цеху, технічно-експлуатаційної частини (далі – ТЕЧ);

f) звіти про функціональні перевірки;

g) звіти про спеціальні перевірки;

h) складські проблеми/звіти;

i) звіти про безпеку польотів;

j) звіти про технічні затримки та інциденти;

k) інші джерела: спеціальні експлуатаційна правила, наприклад, польоти підвищеної дальності ПС із двома двигунами (Extended Twin-engine Operations) (далі – ETOPS), польоти на дальню дистанцію (Long Range Operations) (далі – LROPS), скорочений мінімум вертикального ешелонування (Reduced Vertical Separation Minima) (далі – RVSM), заходження на посадку (category II/III approach operation) (далі – CAT II/III) (якщо це може бути застосовно).

6.5.4.3. На додаток до звичайних основних джерел інформації необхідно належним чином ураховувати інформацію про підтримання льотної придатності та безпеку польотів, яка публікується згідно з Частиною-21B/Part-21.

6.5.5. Відображення інформації.

Зібрана інформація може бути відображена графічно або у формі таблиці, чи у поєднанні графіки та таблиці. Необхідно зазначити правила, що регулюють будь-яке розділення чи відкидання інформації перед включенням її у ці формати. Формат має бути таким, щоб виявлення тенденцій, конкретних основних моментів та пов’язаних із ними подій були очевидні з представлених даних.

6.5.5.1. Вищенаведене відображення інформації має включати положення для “нульової відповіді” (nil returns), щоб сприяти перевірці всієї інформації.

6.5.5.2. Якщо до Програми надійності включені “стандарти” або “рівні оповіщення”, відображення інформації має бути відповідним чином орієнтоване.

6.5.6. Експертиза, аналіз та тлумачення інформації.

Необхідно пояснити метод, застосований для експертизи, аналізу та тлумачення інформації Програми надійності.

6.5.6.1. Експертиза.

Методи перевірки інформації можуть змінюватися залежно від змісту та кількості інформації в окремих Програмах надійності. Вони можуть передбачати, як вивчення первинно наданої інформації, так і аналіз доповідей за процедурами, визначеними у конкретні періоди. Методи необхідно повністю описати у Програмі надійності.

6.5.6.2. Аналіз та тлумачення.

Процедури аналізу та тлумачення інформації мають дозволяти вимірювання параметрів роботи компонентів, які контролюються Програмою надійності. Процедури також мають сприяти розпізнанню, діагностиці та запису серйозних проблем. Весь процес має дозволяти проведення критичної оцінки ефективності Програми надійності в цілому, як виду діяльності. Такий процес може використовувати нижченаведене:

a) порівняння експлуатаційної надійності зі встановленими або

призначеними стандартами (у первинний період їх можливо отримати з досвіду експлуатації аналогічного обладнання або типів ПС);

b) аналіз та тлумачення тенденцій;

c) оцінка повторних дефектів;

d) перевірка надійності очікуваних та досягнутих результатів;

e) статистичний аналіз достовірності даних;

f) прогнозування надійності;

g) інші методи оцінки.

6.5.6.3. Діапазон та глибина інженерного аналізу та тлумачення мають бути пов'язані з конкретною Програмою надійності та наявними можливостями/обладнанням. Необхідно прийняти до уваги принаймні нижченаведене:

a) дефекти (відмови) у польоті та зниження експлуатаційної надійності;

b) дефекти, що виявлені під час лінійного ТОР та дефекти виявлені під час базового ТОР;

c) зниження якості робіт під час повсякденного ТОР;

d) результати ремонту на заводі, цеху та у ТЕЧ;

e) оцінка модифікацій;

f) програми випробування;

g) відповідність обладнання та публікацій з ТОР;

h) ефективність процедур ТОР;

i) підготовка персоналу;

j) сервісні бюлетені (еквівалентний документ), технічні інструкції тощо.

6.5.6.4. Якщо САМО покладається на підрядні організації з ТОР/ організації з ТОР, яким доручено завдання, як на джерело інформації, що вводиться до Програми надійності, необхідно організувати наявність та безперервність надходження такої інформації з усіма деталями.

6.5.7. Коригувальні дії.

6.5.7.1. Процедури та часову шкалу для застосування коригувальних дій і моніторингу наслідків таких заходів необхідно докладно описати. Коригувальні дії мають коригувати будь-яке погіршення надійності, виявлене Програмою надійності, та можуть приймати одну форму або поєднувати у собі декілька форм нижченаведених:

a) зміни в ТОР, експлуатаційних процедурах або методах;

b) зміни в ТОР, які стосуються частоти та змісту інспекцій, функціональних перевірок, вимог до ремонту та часових обмежень, які потребують коригування планових періодів ТОР або завдань у Програмі ТОР ПС (АМР). До цього може належати збільшення або зменшення інтервалів між завданнями, а також додавання, зміна або видалення завдань;

c) поправки до схвалених керівництв (наприклад, керівництво з ТОР, керівництво для екіпажу);

d) ініціювання модифікацій;

e) спеціальні перевірки парку ПС "fleet campaigns";

f) забезпечення запасними частинами, комплектувальними виробами

(агрегатами);

g) підготовка персоналу;

h) планування використання робочої сили та обладнання.

Примітка: Деякі з вищенаведених коригувальних дій можуть потребувати схвалення ГУДАУ перед виконанням.

6.5.7.2. Процедури внесення змін до Програми ТОР ПС (АМР) мають бути описані. Відповідна споріднена документація має включати заплановану дату завершення виконання кожної коригувальної дії, якщо це може бути застосовно.

6.5.8. Організаційні процедури.

Необхідно вказати організаційну структуру та відділ (підрозділ), який відповідає за управління Програмою надійності. Також необхідно визначити ланцюжки відповідальності окремих осіб та підрозділів (проєктування, виробництво, контроль якості, експлуатація тощо) стосовно Програми надійності, разом з інформацією та функціями будь-яких комітетів з управління Програмами надійності (група надійності). Слід зазначити участь ГУДАУ/УОЛП.

6.5.9. Подання інформації до ГУДАУ/УОЛП.

Нижченаведену інформацію необхідно подати ГУДАУ/УОЛП на схвалення/затвердження як частину Програми надійності:

a) форму та зміст періодичних звітів;

b) терміни подання звітів разом з їх розсилкою;

c) формат та зміст звітів, які підтверджують запити щодо збільшення інтервалів між проведенням ТОР (продовженням) та внесенням поправок до Програми ТОР ПС (АМР). Ці звіти мають містити достатньо обґрунтовану і докладну інформацію, щоб надати ГУДАУ/УОЛП можливість самостійно скласти оцінку, якщо необхідно.

6.5.10 Оцінка та перегляд.

Кожна Програма надійності має описувати процедури та індивідуальні обов’язки щодо перегляду ефективності Програми ТОР ПС (АМР) в цілому. Періодичність та процедури для регулярних переглядів та спеціального контролю ТОР мають бути детально викладені (перегляд прогресу програми, місячні, квартальні чи річні перегляди, проце
стандартів надійності або “рівнів оповіщення” тощ

Продовження Додатка І

6.5.10.1. Кожна Програма надійності повинна мати процедури для моніторингу та, якщо необхідно, перегляду “стандартів” надійності або “рівнів оповіщення”. Організаційні обов’язки щодо моніторингу та перегляду “стандартів” мають вказуватися разом з відповідними часовими проміжками на їх виконання.

6.5.10.2. Хоча нижченаведений перелік не є виключним, у ньому наведено керівництво за критеріями, які необхідно враховувати під час перегляду Програми надійності:

a) інтенсивність застосування (висока/низька/експлуатаційне середовище);

b) уніфікація парку;

c) критерії коригування рівнів оповіщення;

d) адекватність даних;

e) перегляд процедури встановлення надійності;

f) підготовка персоналу;

g) експлуатаційні процедури та процедури ТОР;

6.5.11 Схвалення/затвердження змін та доповнень до Програми ТОР ПС (AMP).

ГУДАУ/УОЛП може уповноважити організацію, відповідальну за розробку та контроль Програми ТОР ПС (AMP), вносити зміни до Програми ТОР ПС (AMP), що випливають з результатів Програми надійності, до їх формального схвалення/затвердження ГУДАУ/УОЛП, якщо буде задоволено нижченаведені вимоги:

a) програма надійності всебічно контролює зміст Програми ТОР ПС (AMP); та

b) процедури, пов'язані з функціонуванням "Групи надійності", забезпечують гарантію того, що відповідний контроль таких змін здійснюється внутрішньою перевіркою.

6.6. Внесення змін та доповнень.

6.6.1. У деяких випадках, для проведення аналізу достатньої кількості даних, може бути необхідним об'єднати їх, тобто зібрати дані від певної кількості схвалених експлуатуючих організацій про один і той самий тип ПС. Для того, щоб аналіз був дійсний, відповідне ПС, режим роботи та застосовані процедури ТОР мають бути практично однакові. Суттєві відмінності у використанні між двома експлуатуючими організаціями можуть значно погіршити аналіз та його результати. Хоча нижченаведений перелік не є вичерпним, у ньому наведено керівництво щодо основних факторів, які необхідно врахувати:

a) фактори сертифікації, такі як: відповідність типової конструкції ПС встановленій утримувачем TCH або STC / статус
Продовження Додатка I
відповідність Сервісному бюлетеню (SB) або еквів

b) експлуатаційні фактори, такі як: експлуатаційне середовище/ інтенсивність застосування (висока, низька, експлуатаційне середовище тощо/ застосовні правила експлуатації парку ПС відповідного розміру (ETOPS/ RVSM/All.Weather. etc)/експлуатаційні процедури/використання MEL/CDL та MEL/CDL.

c) фактори ТОР, такі як: процедури ТОР стосовно старіючого парку ПС, застосовні стандарти ТОР, процедури змащування та програма змащування, ревізія або розширення застосовного документа планування ТОР (MPD) або застосовної Програми ТОР ПС (AMP).

6.6.2. Хоча все вищезазначене необов'язково має бути абсолютно однаковим, більша його частина має бути однаковою та спільною для всіх організацій. Рішення про доцільність об'єднання даних має прийматися ГУДАУ/УОЛП у кожному випадку окремо.

6.6.3. У разі короткострокового строку експлуатації (менше ніж 6

місяців) ГУДАУ може надати більше гнучкості щодо критеріїв, наведених у підпункті 6.6.1, щоб дозволити експлуатуючій організації експлуатувати ПС за тією ж програмою під час довгострокового терміну дії.

6.6.4. Зміни, внесені будь-якою із експлуатуючих організацій в основні фактори, що наведені у підпункті 6.6.1, вимагають переоцінки, щоб визначити переваги та доцільність об’єднання даних. У тих випадках, коли організація, що відповідальна за розробку та контроль Програми ТОР ПС (АМР), бажає об’єднати дані таким чином, необхідно отримати дозвіл ГУДАУ до підписання будь-якої угоди/формального документу між організаціями-джерелами інформації.

6.6.5. Пункт 6.6 призначений для вирішення проблем об’єднання даних безпосередньо між експлуатуючими організаціями. Також, допускається, що організація, що відповідальна за розробку та контроль Програми ТОР ПС (АМР), брала участь у Програмі надійності, якою керує утримувач ТСН. Є прийнятним, якщо ГУДАУ переконається, що виробник (утримувач ТСН) керує Програмою надійності, яка відповідає меті цього пункту.

Додаток II до AMC&GM до Частини-МВ
(до AMC M.A.201(h)(1))

ДІЯЛЬНІСТЬ З УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ, ЩО МОЖЕ БУТИ ПЕРЕДАНА ЗГІДНО З ДОГОВОРОМ/ДОРУЧЕНИМ ЗАВДАННЯМ ПІДРЯДНІЙ ОРГАНІЗАЦІЇ/ОРГАНІЗАЦІЇ, ЯКІЙ ДОРУЧЕНО ЗАВДАННЯ

1. Особливості укладання договорів/доручення завдань на передачу діяльності з управління підтриманням льотної придатності.

1.1. Зарезервовано.

1.2. Організація, що схвалена в якості САМО за Главою G Розділу A Частини-МВ, перед укладанням договору/дорученням завдання із підрядною організацією/організацією, якій доручено завдання (далі – підрядна організація), має провести попередню перевірку, щоб переконатися, що зазначена підрядна організація може досягти стандартів, встановлених Главою G Розділу A Частини-МВ у зв'язку з діяльністю, щодо якої укладається договір/доручається завдання.

1.3. САМО має переконатися, що підрядна організація має достатньо кваліфікований персонал, який пройшов відповідну підготовку та має досвід у функціях, щодо яких укладається договір/ доручається завдання. При оцінці адекватності кадрових ресурсів підрядної організації, САМО має врахувати конкретні потреби такої діяльності, щодо якої укладається договір/доручається завдання, при цьому враховуючи уже існуючі зобов'язання підрядних організацій.

1.4. Щоб отримати схвалення на діяльність з управління підтриманням льотної придатності для підрядних завдань, САМО повинна мати процедури для управлінського контролю за цими домовленостями. САМЕ повинно містити відповідні процедури для відображення та здійснення контролю САМО над домовленостями укладеними з підрядними організаціями.

1.5. Завдання з управління підтриманням льотної придатності, передані за підрядом, мають бути зазначені у договорі/дорученому завданні, укладеному між САМО та підрядною організацією. Договір також має вказувати, що підрядна організація відповідає за інформування САМО, яка в свою чергу, відповідає за інформування ГУДАУ/УОЛП про будь-які наступні зміни, що впливають на їх здатність підтримувати умови з договором/дорученим завданням.

1.6. Підрядні організації, які здійснюють діяльність з управління підтриманням льотної придатності в інтересах САМО, повинні використовувати процедури, які встановлюють спосіб, у який підрядна організація виконує свої обов'язки щодо вказаних підрядних видів діяльності. Такі процедури можуть бути розроблені як підрядною організацією, так і САМО.

1.7. Якщо підрядна організація розробляє свої власні процедури, вони мають бути сумісними з САМЕ організації САМО та умовами договору. Вони мають бути прийнятними для ГУДАУ/УОЛП як розширені процедури

САМО і повинні мати перехресні посилання з САМЕ. Одна копія діючого документа із зазначенням важливих процедур підрядної організації має зберігатися в САМО, і до неї необхідно надавати доступ ГУДАУ/УОЛП, якщо це потрібно.

Примітка: Якщо між процедурами підрядної організації та САМО виникнуть будь-які невідповідності, перевага надається політиці та САМЕ організації САМО.

1.8. Договір/доручене завдання має вказувати, що процедури підрядної організації можуть бути змінені лише за згодою САМО. Організація САМО має переконатися, що ці зміни сумісні з їх САМЕ та відповідають вимогам Глави G Розділу А Частини-МВ.

САМО має призначити особу, яка відповідатиме за постійний моніторинг та прийняття процедур підрядної організації та змін до них. Контроль для виконання цієї функції має бути чітко встановлений у розділі з питань поправок САМЕ, з детальним викладенням рівня участі САМО.

1.9. Якщо будь-які елементи діяльності з управління підтриманням льотної придатності передаються за підрядом, персонал САМО повинен мати доступ до всіх важливих даних, щоб мати можливість виконувати свої обов’язки.

Примітка: САМО зберігає повноваження скасування будь-якої рекомендації, наданої підрядною організацією, якщо це необхідно для підтримання льотної придатності ПС, яке перебуває під відповідальністю САМО.

1.10. САМО має забезпечити, що підрядна організація постійно має відповідний технічний досвід та достатню кількість ресурсів для виконання підрядних завдань відповідно до вказаних процедур. Неспроможність це зробити може призвести до скасування схвалення системи управління підтриманням льотної придатності САМО.

1.11. Договір/доручене завдання має передбачати механізм моніторингу з боку ГУДАУ.

1.12. Договір/доручене завдання має включати відповідні зобов’язання для гарантування того, що будь-яка невідповідність виявлена за результатами моніторингу ГУДАУ, буде усунена для задоволення вимог ГУДАУ.

2. Елементи діяльності з управління підтриманням льотної придатності САМО, що можуть бути передані підрядній організації згідно з договором/дорученим завданням.

Цей пункт описує питання, які можуть застосовуватися у домовленостях САМО з підрядною організацією.

2.1. Обсяг робіт.

Необхідно вказати тип ПС та його реєстраційний номер, типи двигунів та/або компонентів, агрегатів (комплектувальних виробів), на які поширюється договір/доручене завдання.

2.2. Розробка та зміни до Програми ТОР ПС (АМР) (до М.А.708(b)2).

САМО може укласти із підрядною організацією договір/доручити

завдання щодо розробки проєкту Програми ТОР ПС (АМР) та внесення будь-яких наступних поправок до неї. Однак, САМО залишається відповідальною за оцінку того, що проєкти пропозицій відповідають потребам і всім необхідним вимогам, також за отримання схвалення/затвердження програми ГУДАУ/УОЛП. Відповідні процедури мають визначати ці обов'язки. Договір/доручене завдання також має передбачати, що надання будь-якої інформації, необхідної для обґрунтування схвалення первинної Програми ТОР ПС (АМР) або поправок до цієї програми, повинно надаватися на погодження до САМО та/або ГУДАУ/УОЛП за відповідним запитом.

2.3. Ефективність та надійність Програми ТОР ПС (АМР) (до М.А.708(b)2).

В САМО має бути система моніторингу та оцінки ефективності Програми ТОР ПС (АМР) на основі досвіду технічного обслуговування та експлуатації ПС. Збір даних та первинна оцінка можуть виконуватися підрядною організацією, при цьому всі необхідні дії мають бути погоджені САМО.

Якщо для встановлення ефективності Програми ТОР ПС (АМР) використовується моніторинг надійності, це може бути забезпечено підрядною/призначеною організацією та має зазначатися у відповідних процедурах. Необхідно надати посилання на схвалені Програми ТОР ПС (АМР) та програми надійності САМО. Участь персоналу САМО у зборах, присвячених обговоренню надійності, з підрядною організацією також необхідно вказати.

Підрядна організація у наданні даних про надійність обмежена роботою з первинними даними/документами, які надаються САМО, або даними, що надаються договірними організаціями з ТОР, залученими САМО, від яких надходять звіти. Об'єднання даних про надійність дозволяється, якщо це прийнятно для ГУДАУ/УОЛП.

2.4. Дозволені зміни до Програми ТОР ПС (АМР) (до М.А.708(b)2).

Підрядна організація може підготувати причини та обґрунтування будь-якої запропонованої зміни у плановому ТОР. Запропоновані зміни мають бути розглянуті САМО та відповідно можуть бути погоджені або відхилені. У відповідних процедурах необхідно зазначити спосіб погодження САМО. Якщо запропоновані зміни перевищують дозволені відхилення схвалених даних, САМО має отримати схвалення ГУДАУ.

2.5. Планове ТОР.

Якщо підрядна організація планує та визначає перевірки або обстеження (інспекції) базового та/або лінійного ТОР ПС відповідно до схваленої/затвердженої Програми ТОР ПС (АМР), має бути забезпечено необхідний зв'язок з САМО, включаючи зворотній зв'язок.

Функції контролю, планування та необхідна документація повинні бути вказані у відповідних допоміжних процедурах САМЕ. Ці процедури мають визначати рівень участі САМО у кожному типі перевірки. Зазвичай це включає в себе оцінку та узгодження САМО специфікації робіт у кожному

конкретному випадку для базового ТОР ПС. Для регулярних перевірок (інспекцій) лінійного ТОР ПС це може контролюватися на щоденній основі підрядною організацією за умови відповідного зв'язку і контролю САМО для забезпечення відповідності встановленим вимогам. До цього може належати, але не обмежуючись нижченаведеним:

застосовний перелік робіт, включаючи технологію виконання;
перелік планового демонтажу компонентів;
директиви льотної придатності, що мають бути виконані;
модифікації, що мають бути виконані.

Відповідні процедури мають забезпечувати вчасне інформування САМО щодо виконання вказаних завдань.

2.6. Контроль якості.

Система якості САМО має контролювати адекватність виконання підрядною організацією завдань з управління підтриманням льотної придатності відповідно до умов/вимог з договором/дорученим завданням та Глави G Розділу А Частини-МВ. Умови договору/формального технічного завдання мають містити положення, які дозволяють САМО виконувати нагляд за якістю (включаючи аудит) роботи підрядної організації. Метою цього нагляду є вивчення та оцінка ефективності підрядної діяльності та забезпечення дотримання вимог Глави G Розділу А Частини-МВ та з договором/дорученим завданням. Звіти про аудит (Рапорти з аудиту) можуть бути переглянуті на вимогу ГУДАУ.

2.7. Доступ ГУДАУ.

У договорі/формальному документі, із зазначенням конкретних завдань, має бути вказано, що підрядна організація, з якою укладено договір/якій доручено завдання, повинна за відповідним запитом, для встановлення відповідності схвалення САМО, надавати доступ ГУДАУ.

2.8. Інформація про ТОР ПС.

Схвалена документація та інформація про ТОР, перелік посадових осіб (персоналу) та організацій, відповідальних за видання зазначених документів та інформації, повинні бути вказані в договорі/дорученому завданні. САМО має забезпечити легкий доступ підрядній організації до інформації та документації актуальної ревізії. САМО повинна мати процедури "швидкого" збору інформації та передачі термінових повідомлень підрядній організації. До вищевказаної документації та інформації про ТОР належить, але не обмежуючись нижченаведеним:

Програми ТОР ПС (AMPs);
Директиви льотної придатності (ADs);
Сервісні бюлетені (еквівалентні документи);
Дані про основні ремонти/модифікації/модернізацію/дообладнання;
Керівництво з ТОР ПС;
Інструкція з ремонту двигуна;
Ілюстрований каталог деталей ПС;
Електричні схеми;
Керівництво з усунення відмов.

2.9. Директиви льотної придатності (ADs).

Оцінка директив льотної придатності, планування та подальше спостереження можуть бути здійсненні підрядною організацією, безпосереднє виконання цих директив забезпечується схваленими організаціями з ТОР. САМО відповідає за забезпечення вчасного виконання застосовних директив льотної придатності та має отримати повідомлення про виконання. Таким чином, САМО повинна мати чітку політику та процедури щодо виконання директив льотної придатності, які забезпечуватимуть погодження САМО із запропонованими підрядником засобами виконання. Важливі процедури мають вказувати:

яку інформацію (наприклад, публікації директив льотної придатності (ADs), актуальні записи з підтримання льотної придатності, льотні години/цикли тощо) підрядна організація запитує від САМО, підрядник також відповідає за отримання від САМО будь-якої необхідної додаткової інформації;

яку інформацію (наприклад, планування виконання директив льотної придатності (ADs), технології виконання тощо) САМО вимагає від підрядної організації для забезпечення своєчасного виконання та відповідності директивам льотної придатності.

Щоб виконати вищенаведені обов’язки, САМО має забезпечити отримання актуальної обов’язкової інформації з підтримання льотної придатності для ПС та обладнання.

2.10. Сервісні бюлетені/модифікації.

Від підрядної організації може вимагатися перегляд та надання рекомендацій щодо виконання сервісних бюлетенів та інших заходів, пов’язаних із безпекою польотів, на основі чіткої політики САМО. Це необхідно вказати в договорі/дорученому завданні з підрядником.

2.11. Контроль споживання обмежених ресурсних показників та прогноз контролю/демонтажу компонентів, агрегатів (комплектувальних виробів).

Якщо підрядна організація виконує діяльність з планування, необхідно вказати, що така організація повинна отримувати актуальну інформацію про наявні польотні цикли, польотні години, посадки та/або інші одиниці споживання ресурсу з частотою, вказаною у договорі/дорученому завданні. Частота отримання зазначеної інформації має дозволяти підрядній організації належне виконання функцій планування, які їй було передано за договором/дорученим завданням. Відповідно, між усіма суб’єктами з договором/дорученим завданням, має бути налагоджений адекватний зв’язок. Крім того, має бути вказано, як саме САМО утримує всю інформацію про поточні польотні цикли, польотні години тощо, з метою забезпечення вчасного виконання необхідного ТОР.

2.12. Моніторинг робочого стану двигуна.

Якщо САМО передає за підрядом моніторинг робочого стану (наприклад, моніторинг робочого стану двигунів, що встановлюються на крилі ПС), підрядна організація повинна отримати від САМО всю необхідну

інформацію для виконання цього завдання, включаючи будь-які показники та параметри, які вважаються необхідними. Контроль виконання здійснюється САМО. Договір/доручене завдання також має зазначати, який тип зворотної інформації (наприклад, обмеження роботи двигуна, відповідні технічні консультації тощо) підрядна організація має надати САМО у відповідь.

2.13. Контроль дефектів.

Якщо САМО передала за підрядом щоденний контроль відкладених дефектів, пов'язаний з бортовим технічним журналом ПС, це необхідно вказати у договорі/офіційному документі та належним чином описати у відповідних процедурах. MEL/CDL організації САМО забезпечує основу для визначення того, які дефекти можуть бути відкладеними та для встановлення відповідних обмежень. У процедурах також мають бути визначені обов'язки та дії, які необхідно вжити щодо таких дефектів, як інциденти AOG ("Aircraft on ground") (вимушений простій ПС на землі у несправному стані через дефект), повторні дефекти та пошкодження, які виходять за межі, дозволені утримувачем сертифіката типу. Для всіх інших дефектів, виявлених під час ТОР, інформацію необхідно довести до відома САМО. Залежно від наданих ГУДАУ процедурних повноважень, САМО може визначити чи зможуть будь-які дефекти бути відкладеними. Таким чином, необхідно налагодити адекватний зв'язок між усіма суб'єктами з договором/дорученим завданням. Підрядна організація повинна здійснити точну оцінку потенційних відкладених дефектів та розглянути потенційні ризики, які випливають з сукупного впливу будь-якої комбінації дефектів. Підрядна організація має встановити зв'язок з САМО, щоб отримати згоду після цієї оцінки.

Відкладення дефектів, які дозволені згідно з MEL/CDL, може встановити підрядна організація, схвалена відповідно до вимог Частини-145B/Part-145, згідно з відповідними процедурами для технічного бортового журналу, які потребують прийняття з боку командира ПС.

2.14. Обов'язкові повідомлення про дефекти.

Всі інциденти та події, які відповідають критеріям звітності, що визначені параграфах M.A.202 та 145.A.60, мають бути повідомлені за необхідності. САМО має забезпечити належний зв'язок з підрядною організацією та організацією, схваленою відповідно до вимог Частини-145B/Part-145.

2.15. Записи з підтримання льотної придатності.

Такі записи можуть вестися та зберігатися підрядною організацією від імені САМО, який залишається власником документів за відповідним договором/дорученим завданням. Однак, САМО має отримувати інформацію про поточний статус відповідності ПС директивам льотної придатності та використання компонентів з обмеженим ресурсом згідно з погодженими процедурами. САМО також має отримувати необмежений та вчасний доступ до оригінальних записів за необхідності. Онлайн доступ до відповідних інформаційних систем є прийнятним.

Необхідно дотримуватися вимог Частини-MB щодо ведення записів. Доступ до записів належним чином уповноваженого персоналу ГУДАУ має

надаватися за вимогою.

2.16. Процедури обльоту (контрольного польоту).

Обльоти (контрольні польоти) проводяться під наглядом експлуатуючої організації. Вимоги до обльоту (контрольного польоту), що здійснює підрядна організація або договірна організація з ТОР, мають бути погоджені експлуатуючою організацією.

2.17. Зв'язок між САМО та підрядною організацією.

2.17.1. Для виконання своїх обов'язків з льотної придатності, САМО необхідно отримувати всі важливі звіти та відповідні дані для ТО. У договорі/дорученому завданні має бути зазначено, яку інформацію слід надавати і коли.

2.17.2. Зустрічі (наради) забезпечують один з головних моментів, на основі яких САМО може виконувати частину своїх обов'язків із забезпечення льотної придатності ПС, за яке несе відповідальність. Зустрічі (наради) мають бути використані для встановлення якісного зв'язку між САМО, підрядником та договірною організацією з ТОР, схваленою відповідно до вимог Частини-145В/Part-145. Умови договору/офіційного документа про завдання мають включати, якщо це застосовно, положення про проведення певної кількості зустрічей (нарад), які проводяться між усіма зацікавленими суб'єктами. Всі деталі стосовно типів таких зустрічей та споріднених технічних завдань, які обговорюються під час кожної зустрічі (наради), мають бути докладно задокументовані. Зустрічі (наради) можуть включати, але не обмежуються, всім нижченаведеним або будь-якою комбінацією наступного:

a) перегляд завдань з договором/дорученим завданням;

(До набрання чинності договору/офіційного доручення дуже важливо, щоб технічний персонал обох сторін, які беруть участь у виконанні договору/завдання, зустрілися щоб переконатися, що кожен пункт призводить до спільного розуміння обов'язків обох сторін).

b) зустрічі (наради) для планування обсягу робіт;

(Зустрічі (наради) для планування обсягу робіт можуть бути організовані з метою узгодження дій, які мають бути виконанні).

c) технічні зустрічі (наради);

(Заплановані зустрічі (наради) мають бути організовані для регулярного перегляду та узгодження дій щодо технічних питань, таких як виконання директив льотної придатності (ADs), Експлуатаційних (сервісних) бюлетенів (SBs) або еквівалентних документів, майбутніх модифікацій, усунення серйозних дефектів, виявлених під час заводського обстеження, аналізу надійності тощо).

d) зустрічі (наради) з питань якості.

(Зустрічі (наради) з питань якості мають бути організовані з метою розгляду питань, які випливають з перевірки системи якості САМО та моніторингової діяльності ГУДАУ, а також для узгодження необхідних коригувальних дій).

Додаток III до AMC&GM до Частини-MB
(до GM M.B.303(b))

Ключові елементи ризику
(KEY RISK ELEMENTS)

	Назва	Опис
А. КОНФІГУРАЦІЯ ПС		
А.1	Типова конструкція та зміни типової конструкції	Типова конструкція – це мінімальний набір затвердженої проектної документації та іншої інформації, необхідної для визначення типу виробу, детально описаної в параграфі 21.А.31. Будь-які зміни до типової конструкції повинні бути схвалені, а для тих, що виконані, мають бути записані з посиланням на схвалення.
А.2	Обмеження льотної придатності	Обмеження льотної придатності – це межа, за якою повітряне судно (ПС) або його компонент не повинні експлуатуватися, якщо тільки не виконуються інструкції, пов’язані з цим обмеженням льотної придатності.
А.3	Директиви льотної придатності	Директива льотної придатності – виданий або прийнятий компетентним органом документ, який визначає обов’язкові для виконання на ПС заходи, щоб відновити прийнятний рівень безпеки у разі, коли отримані дані демонструють, що рівень безпеки цього ПС може опинитися під загрозою (21.А.3В).
В. ЕКСПЛУАТАЦІЯ ПС		
В.1	Бортова документація ПС	Сертифікати ПС та документи, необхідні для його експлуатації.
В.2	Керівництво з льотної експлуатації повітряного судна	Керівництво з льотної експлуатації ПС – це керівництво, пов’язане з сертифікатом типу (військовим), що містить обмеження, в рамках яких експлуатація ПС вважається такою, що забезпечує льотну придатність, а також інструкції та інформація, необхідні членам льотного екіпажу для безпечної експлуатації ПС.

Продовження Додатка III

B.3	Маса та центрування	Звіт про масу та центрування необхідний для того, щоб ПС могло працювати в межах визначеного діапазону.
B.4	Маркування та інформаційні таблички	Маркування та інформаційні таблички визначаються індивідуально для кожної типової конструкції ПС. Деяка інформація також може знаходитись у переліку даних сертифікату типу (військового), додаткових сертифікатах типів (військових), керівництві з льотної експлуатації ПС, керівництві з технічного обслуговування ПС, ілюстрованому каталозі деталей тощо.
B.5	Експлуатаційні вимоги.	Вимоги, в залежності від особливостей експлуатації (наприклад, обладнання, документи, схвалення).
B.6	Управління дефектами	Для управління дефектами потрібна система збору інформації про несправності, відмови, дефекти та інші події, які спричиняють або можуть спричинити негативний вплив на льотну придатність ПС. Ця система повинна бути належним чином задокументована. Вона може включати, серед іншого, мінімальний перелік обладнання (несправного) (MEL) (або національний еквівалент), перелік допустимих відхилень конфігурації (від типової конструкції) (CDL) та управління відкладеними дефектами.
B.7	Перевірка симетрії	Дані перевірки симетрії (нівелювання) необхідні для того, щоб переконатися, що ПС знаходиться в межах затверджених проектних даних, виданих відповідним утримувачем схвалення організації розробника (Design Organisation Approval – DOA).
C. ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ПС		
C.1	Програма технічного обслуговування та ремонту ПС (TOP)	Документ, який описує або включає в себе посилання на конкретні завдання планового обслуговування та періодичність їх виконання, пов’язані з цим процедури технічного обслуговування та відповідні стандартні методи технічного обслуговування, необхідні для збереження

Продовження Додатка III

		льотної придатності ПС, до якого він застосовується.
C.2	Контроль компонентів	Контроль компонентів повинен враховувати два напрямки щодо технічного обслуговування компонентів: - технічне обслуговування, дотримання якого є обов’язковим; - технічне обслуговування, дотримання якого рекомендується.
C.3	Ремонти	Всі ремонти та не відремонтовані пошкодження/старіючі конструкції повинні відповідати інструкціям відповідного керівництва з технічного обслуговування (наприклад, керівництво з ремонту конструкції (планера) (SRM), керівництво з технічного обслуговування ПС (AMM), керівництво з технічного обслуговування компонентів (CMM)). Всі ремонти, не визначені у відповідному керівництві з технічного обслуговування, повинні бути відповідним чином схвалені та записані з посиланням на схвалення. Сюди входить будь-яке пошкодження або ремонт ПС/двигуна(ів)/повітряного(их) гвинта(ів) та їх компонентів.
C.4	Записи	Ведення записів з підтримання льотної придатності визначені в параграфах M.A.305 та M.A.306 та пов’язаних з ними прийнятних методах встановлення відповідності

Продовження Додатка III

A.1	**Типова конструкція та зміни до типової конструкції**	Типова конструкція – це мінімальний набір затвердженої проектної інформації, необхідної для визначення типу виробу, детально описаної в параграфі 21.A.31. Будь-які зміни до типової конструкції повинні бути схвалені, а для тих, що виконані, мають бути записані з посиланням на схвалення.
Допоміжна інформація		**Типові питання інспекції**
Типова конструкція складається з: 1. Креслень та специфікацій, а також переліку цих креслень та специфікацій, необхідних для визначення конфігурації та конструктивних особливостей виробу, щоб доводити відповідність застосованому сертифікаційному базису типу і вимогам захисту довкілля (де застосовується); 2. Інформації щодо матеріалів та способів їх обробки, технології виготовлення та складання виробу, яка необхідна для забезпечення відповідності виробу; 3. Схваленого розділу обмежень льотної придатності (ALS) в інструкціях з підтримання льотної придатності (ICA), як визначено застосовними нормами льотної придатності; 4. Будь-яких інших даних, необхідних щоб шляхом порівняння забезпечити визначення льотної придатності, параметрів шуму, викидів палива та емісії вихлопних газів (де застосовується) для пізніше виготовлених виробів того самого типу.		1. Використовуйте діючі переліки даних сертифікатів типу (військових) (планер, двигун, повітряний гвинт, в залежності від ситуації) і перевірте що ПС відповідає своїй типовій конструкції (правильно встановлений двигун(и), цільове обладнання, тощо). 2. Перевірити, чи були зміни схвалені належним чином (використовуються схвалені дані та пряме відношення до схвалених даних). 3. Перевірити наявність ненавмисних відхилень від схваленої типової конструкції (іноді їх називають концесіями), розбіжностей або невідповідностей, технічних адаптацій, технічних варіацій тощо. 4. Перевірити конфігурацію кабіни (LOPA) (якщо вона застосовується). 5. Перевірити відповідність сертифікату типу (військового). Перевірити чи були схвалені та виконані, якщо є, будь-які розділи з обмежень льотної придатності (ALS)/керівництва з льотної експлуатації ПС/мінімального переліку обладнання/керівництва із зважування та балансування, та їх ревізії. 6. Переконатися, що конструкцію/конфігурацію окремого ПС належно встановлено та вона використовується як еталон. Нижче наведено типові моменти, які слід перевірити: a. Застосовний серійний (заводський) номер (S/N) ПС b. Застосовні двигуни та повітряні гвинти

Продовження Додатка III

Можуть існувати та прийматися до уваги (залежно від держави розробника виробу) угоди про визнання та/або рішення компетентного органу про визнання результатів сертифікації	c. Застосовні допоміжні силові установки d. Максимальна сертифікована маса e. Конфігурація пасажирський/вантажний (якщо застосовується) f. Виходи (включаючи аварійні виходи) g. Цільове обладнання
Довідкові документи	21.A.31 21.A.41 21.A.61 21.A.90 21.A.107 21.A.120 21.A.111 M.A.304 M.A.305 145.A.45

Продовження Додатка III

А.2	**Обмеження льотної придатності**	Обмеження льотної придатності – це межа, за якою повітряне судно (ПС) або його компонент не повинні експлуатуватися, якщо тільки не виконуються інструкції, пов’язані з цим обмеженням льотної придатності.
Допоміжна інформація		**Типові питання інспекції**
Обмеження льотної придатності пов’язані виключно з інструкціями, відповідність яким є обов’язковою частиною типової конструкції. Вони застосовуються до деяких планових чи позапланових інструкцій, розроблених для запобігання та/або виявлення найбільш серйозних відмов. Вони в основному стосуються технічного обслуговування (обов'язкові модифікації, заміна, інспекції, перевірки тощо), але також можуть застосовуватися до інструкцій щодо керування критичними конфігураціями конструкції (наприклад, обмеження контролю конфігурації критичного дизайну (CDCCL) для безпеки паливного бака).		1. Переконайтеся, що програма технічного обслуговування та ремонту повітряних суден (ТОР ПС) відображає обмеження льотної придатності та пов’язані з ними інструкції, видані відповідним утримувачем схвалення організації розробника і схвалені компетентним органом. 2. Переконайтеся, що ПС та його компоненти відповідають схваленій програмі ТОР ПС. 3. Перевірте поточний стан компонентів з обмеженим строком служби. Стан компонентів з обмеженим строком служби повинен відстежуватися протягом усього часу експлуатації компонента. 4. Типові елементи обмеження льотної придатності: - безпечний термін служби елементів обмеження льотної придатності (SL ALI)/компонентів з обмеженим строком служби; - допустимі пошкодження елементів обмеження льотної придатності(DTALI)/Конструкція, включаючи старіючі конструктивні елементи ПС – Сертифікаційні вимоги до технічного обслуговування (CMR); - Технічне обслуговування систем що старіють (ASM), у тому числі обмеження льотної придатності для системи електропроводки (EWIS); - запобігання джерелу займання паливних баків (FTIP)/заходи зі зниження займистості (FRM); - Контроль обмежень критичних місць конструкції (CDCCL),

Продовження Додатка III

	перевірка електропроводки, якщо будь-яке технічне обслуговування проводиться у тій самій зоні – розділення електропроводки; - Інспекції старіючого парку ПС, що вимагаються обмеженнями льотної придатності (ALS) або директивами льотної придатності (AD) включеними до програми ТОР.
Довідкові документи	21.A.31 21.A.61 відповідні інструкції з підтримання льотної придатності (сертифікаційні вимоги) для типу повітряного судна, що перевіряється (див. сертифікаційний базис типу) M.A.302 M.A.305 M.A.710(a)(7)

Продовження Додатка III

A.3	**Директиви льотної придатності (ADs)**	Директива льотної придатності – виданий або прийнятий компетентним органом документ, який визначає обов’язкові для виконання на ПС заходи, щоб відновити прийнятний рівень безпеки у разі, коли отримані дані демонструють, що рівень безпеки цього ПС може опинитися під загрозою (21.A.3B).
Допоміжна інформація		**Типові питання інспекції**
Будь-яка директива льотної придатності, видана компетентним органом, повинна застосовуватись.		1. Перевірити, чи всі директиви льотної придатності, застосовні до планера, двигуна (ів), повітряного гвинта (ів) та обладнання, були включені в статус AD, включаючи їх ревізії. 2. Перевірити записи щодо правильності застосування директив льотної придатності (включаючи директиви льотної придатності, що неправильно внесені як такі, що не застосовуються). 3. Перевірити вибірково у поточному статусі AD, чи виконані чи плануються до виконання директиви льотної придатності (згідно з обставинами), що виконується в рамках вимог цих директив про льотну придатність, якщо інше не встановлено компетентним органом. 4. Переконатися, що застосовані директиви льотної придатності, пов'язані з технічним обслуговуванням, включені до програми ТОР ПС. 5. Перевірити, що технологічні карти правильно відображають вимоги директиви льотної придатності, або посилаються на процедури та стандартні практики, на які є посилання в директиві льотної придатності. 6. Виберіть директиви льотної придатності, відповідність яких можливо перевірити фізично під час безпосереднього огляду ПС.
Довідкові документи		21.A.3B 21.B.60 21.B.326 21.B.327

Продовження Додатка III

	M.A.201 &AMC M.A.201(h), підпункт 4 M.A.303 M.A.305, пункти (d) & (h) 145.A.45 M.A.708, підпункти (b)5 & (b)8 M.A.709(a) M.A.710, підпункти (a)5

Продовження Додатка III

B.1	**Документація ПС**	Сертифікати та документи ПС, необхідні для його експлуатації.
Допоміжна інформація		**Типові питання інспекції**
Сертифікати ПС та документи, необхідні для експлуатації, можуть містити, але не обов'язково обмежуватись таким: - Свідоцтво про реєстрацію (якщо застосовано); - Сертифікат (військовий) льотної придатності; - Сертифікат передачі до експлуатації ПС; - Технічний бортовий журнал, якщо потрібно; - сертифікат(військовий) перегляду льотної придатності; - тощо.		1. Перевірте, чи в наявності всі сертифікати та документи, що стосуються ПС та необхідні для експлуатації (або копії, в залежності від ситуації). 2. Перевірте модифікацію за сертифікатом (військовим) льотної придатності/ідентифікацію ПС. 3. Не застосовується. 4. Перевірте військовий дозвіл на виконання польотів та умови польоту при необхідності. 5. Перевірте наявність відповідного сертифікату передачі до експлуатації ПС.
Довідкові документи		21.A.175 21.A.177 21.A.182 21.A.708 21.A.711 21.A.801 M.A.201(a)(2) M.A.305 M.A.306 145.A.55

Продовження Додатка III

B.2	**Керівництво з льотної експлуатації повітряного судна**	Керівництво з льотної експлуатації ПС – це керівництво, пов’язане з сертифікатом типу (військовим), що містить обмеження, в рамках яких експлуатація ПС вважається такою, що забезпечує льотну придатність, а також інструкції та інформація, необхідні членам льотного екіпажу для безпечної експлуатації ПС.
Допоміжна інформація		**Типові питання інспекції**
Керівництво з льотної експлуатації ПС повинно відображати поточний стан/конфігурацію ПС. Якщо цього не відбувається, воно може надати членам екіпажу неправильну інформацію. Це може призвести до помилок та/або до відміни обмежень, які можуть призвести до небезпечних ситуацій.		1. Перевірте відповідність останнього видання керівництва з льотної експлуатації ПС конфігурації ПС, включаючи статус модифікацій (директива льотної придатності (AD), сервісній бюлетень (SB), додатковий сертифікат типу (військовий) (MSTC) тощо). 2. Перевірте: - схвалення керівництва з льотної експлуатації ПС, контроль змін та доповнень до керівництва з льотної експлуатації ПС; - вплив статусу модифікації на масу та центрування; - необхідні додаткові керівництва; - обмеження керівництва з льотної експлуатації ПС.
Довідкові документи		21.A.174(b)2(iii) та (b)3(ii) M.A.305 та AMC M.A.305(d)

Продовження Додатка III

B.3	**Маса та центрування**	Звіт про масу та центрування необхідні для того, щоб ПС могло працювати в межах затвердженого діапазону.
Допоміжна інформація		**Типові питання інспекції**
Звіт про масу та центрування повинен відображати фактичну конфігурацію ПС. Якщо цього не відбувається, ПС буде експлуатуватися поза межами сертифікованого експлуатаційного діапазону.		1. Перевірити, чи є звіт про масу та центрування дійсними, враховуючи поточну конфігурацію. 2. Переконайтесь, що в звіті враховані модифікації та ремонти. 3. Перевірити, що статус обладнання записаний у звіті про масу та центрування. 4. Порівняйте поточний звіт про масу та центрування з попереднім звітом для узгодженості.
Довідкові документи		M.A.305(d)5 M.A.708(b)(10)
B.4	**Маркування та інформаційні таблички**	Маркування та інформаційні таблички визначаються індивідуально для кожної типової конструкції ПС. Деяка інформація також може знаходитись у переліку даних сертифікату типу (військового), додаткових сертифікатах типів (військових), керівництві з льотної експлуатації ПС, керівництві з технічного обслуговування ПС, ілюстрованому каталозі деталей тощо.
Допоміжна інформація		**Типові питання інспекції**
Маркування та таблички на приладах, обладнанні, засобах управління тощо повинні містити такі обмеження чи інформацію, які необхідні для безпосередньої уваги екіпажу під час польоту. Необхідно розміщувати маркування та таблички чи інструкції для надання будь-якої інформації, яка є важливою для наземного оброблення, щоб виключити можливість		1. Перевірити, чи необхідне маркування та таблички встановлені на ПС, особливо щодо маркування аварійного виходу та інформаційні знаки та таблички для пасажирів (де це можливо). 2. Перевірити, чи всі встановлені інформаційні таблички розбірливі. 3. Перевірити відповідність керівництва з льотної експлуатації ПС приладам. 4. Перевірити реєстраційні знаки/знаки державної реєстрації. 5. Перевірити таблички виробів.

Продовження Додатка III

помилок у наземному обслуговуванні (наприклад, буксирування, заправка), які можуть пройти непомітно і можуть загрожувати безпеці ПС в наступні рейси. Надаються маркування та таблички чи інструкції для надання будь-якої інформації, необхідної для запобігання травматизму пасажирів. Необхідно встановити національні військові реєстраційні знаки/знаки. Необхідно встановити таблички з даними про товар. Якщо маркування та таблички відсутні, або їх зміст не читається, або їх неправильно встановлено, можуть виникнути помилки чи пошкодження ПС, які згодом можуть стати причиною небезпечної ситуації.	6. Приклади маркування та табличок: - маркування, пов'язане з військовою технікою/операціями (наприклад, зброя, катапультні крісла, тощо). - спосіб відкривання дверей, - обмеження маси/навантаження кожного відсіку/таблички із зазначенням обмеження на вміст, - інформаційні знаки для пасажирів, включаючи знаки про заборону куріння (де це можливо), - маркування аварійного виходу, - сигналізація розгерметизації кабіни (якщо застосовується), - калібрувальні таблички, - таблички кабіни пілотів та маркування на приладах, - інформація про кисневу систему, - доступ до паливних баків із засобами зменшення займистості (CDCCL), - маркування заправки пальним (паливні горловини, дренаж паливної системи), - ідентифікація системи з’єднання електричної проводки, - позначення обмеження при буксируванні, - позначення проти незаконного проникнення, - накачування пневматиків азотом, - RVSM + позначення приймачів повітряного тиску
Довідкові документи	21.A.175 21.A.715 Частина-21B, Глава Q Відповідні вимоги до сертифікації типу ПС, що перевіряється (див. сертифікаційний базис типу) 145.A.42 & AMC 145.A.42

Продовження Додатка III

B.5	**Експлуатаційні вимоги.**	Вимоги, в залежності від особливостей експлуатації (наприклад, обладнання, документи, схвалення).
Допоміжна інформація		**Типові питання інспекції**
Сюди входить все обладнання, що вимагається діючими військовими вимогами. У разі несправності, несправне обладнання може створити небезпечну ситуацію. Зокрема, під час цієї перевірки слід оглянути аварійне обладнання.		1. Перевірити дозволи та схвалення, необхідні для типу експлуатації. 2. Перевірити наявність та справність обладнання, необхідного для військових експлуатаційних вимог. 3. Перевірити що аварійне обладнання та засоби захисту доступні до застосування (якщо є).
Довідкові документи		M.A.201(a)(2) ПрІАЗ-2016; застосовні методичні рекомендації державної авіації
B.6	**Управління дефектами**	Для управління дефектами потрібна система, за якою збирається інформація про несправності, відмови, дефекти та інші події, які спричиняють або можуть спричинити негативний вплив на льотну придатність ПС. Ця система повинна бути належним чином задокументована. Вона може включати, серед іншого, мінімальний перелік обладнання (несправного) (MEL) (або національний еквівалент), перелік допустимих відхилень конфігурації (від типової конструкції) (CDL) та управління відкладеними дефектами.
Допоміжна інформація		**Типові питання інспекції**
Цей ключовий елемент ризику стосується ефективності управління дефектами, він також має враховувати дефекти, виявлені під час фізичного огляду.		1. Переконайтесь, що відкладені дефекти були ідентифіковані, записані та усунені/відкладені відповідно до схвалених процедур та у межах схвалених часових обмежень. 2. Переконайтесь, що експлуатація за межами опублікованих схвалених даних виконувалась лише на підставі дозволу(військового) на виконання польоту

Продовження Додатка III

	3. Зробіть вибірку: a. перелік відкладених дефектів, b. картки-наряди із завданням технічного обслуговування, c. звіт про ремонт двигунів, e. звіт про ремонт (головного) компоненту, f. робочі файли з технічного обслуговування/ремонту/модифікації після здійснення модифікацій або ремонтів, g. дані звітування про події, j. зв’язок між користувачем даних технічного обслуговування та автором даних для технічного обслуговування у разі неточних, неповних, неоднозначних процедур та практик. 4. Перевірити, що наслідки відкладення були усунуті експлуатуючою організацією/організацією з управління підтриманням льотної придатності. 5. Переконайтесь, що дефекти відкладаються відповідно до схвалених даних (поточна редакція програми мінімального переліку обладнання (MEL), переліку допустимих відхилень конфігурації (CDL), програми ТОР ПС). 6. Порівняйте фізичне розташування компонентів/серійних номерів із записами про їх місцезнаходження, для встановлення не задокументованих змін компонентів для усунення несправностей. 7. Перевірити, що першопричини дефектів були визначені
Довідкові документи	M.A.301(a)(2) та AMC M.A.301(a)(2) M.A.306(a)4 145.A.45(c) 145.A.48(c) 145.A.50(c) 145.A.60

Продовження Додатка III

B.7	**Перевірка симетрії (нівелювання)**	Дані перевірки симетрії (нівелювання) необхідні для того, щоб переконатися, що ПС знаходиться в межах затверджених проектних даних, виданих відповідним утримувачем схвалення розробника.
Допоміжна інформація		**Типові питання інспекції**
Перевірка симетрії проводиться шляхом вибору вибраних вимірювань для порівняння з вимірюваннями, проведеними в тих же точках ПС, коли літальний апарат був підготовлений до поставки виробником оригінального обладнання (OEM). Всі опорні точки та розміри визначені в останній редакції Посібника з обслуговування літаків (AMM).		1. Переконайтесь, що необхідні орієнтири присутні на ПС та легкі для читання. 2. Перевірте, чи є звіт перевірки симетрії дійсним, враховуючи поточну конфігурацію. 3. Переконайтеся, що перевірка симетрії виконується після виникнення наступних умов: a. жорстка посадка або посадка з надмірною масою, b. ненормальні навантаження на конструкцію через перевищення меж “g” (перевантаження) або через інші причини, наприклад сильна турбулентність, c. заміни основного структурного компоненту, d. коли льотні характеристики ПС такі, що викликають сумніви у правильності перевірки симетрії. 4. Перевірте, чи перевірено співвідношення позицій кожного головного компонента. 5. Порівняйте поточний звіт перевірки симетрії з попереднім звітом на узгодженість.
Довідкові документи		M.A.305(d)7 AMC M.A.305(d) M.A.708(b)(11) AMC M.A.901(d)

Продовження Додатка III

С. ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ПС		
С.1	**Програма технічного обслуговування та ремонту повітряного судна** (Aircraft Maintenance Programme (AMP))	Документ, який описує або включає в себе посилання на конкретні завдання планового технічного обслуговування та ремонту, а також періодичність їх виконання, пов’язані з цим процедури технічного обслуговування та відповідні стандартні методи технічного обслуговування і ремонту, необхідні для збереження льотної придатності ПС, до якого він застосовується.
Допоміжна інформація		**Типові питання інспекції**
Програма ТОР ПС (AMP) призначена для включення завдань з планового обслуговування, пов'язаних з цим процедур та стандартних методів технічного обслуговування. Вона також включає програму надійності. Завдання, включені в Програму ТОР ПС (AMP), можуть походити з: - завдання, виконання яких є обов'язковим: інструкції, зазначені в повторюваних директивах льотної придатності (AD), або в розділі обмежень льотної придатності (ALS), які можуть включати сертифікаційні вимоги до технічного обслуговування (CMR). Розділи обмежень льотної придатності (ALS) включені до Інструкції щодо з підтримання льотної придатності (ICA) утримувача сертифіката типу; - завдання, виконання яких рекомендовано: додаткові інструкції, визначені		Огляд вмісту Програми ТОР ПС (AMP): 1. Перевірити, чи Програма ТОР ПС (AMP) належним чином відображає обов’язкові інструкції щодо підтримання льотної придатності (обмеження льотної придатності (ALI)), сертифікаційні вимоги до технічного обслуговування (CMR) (перегляд останніх вихідних документів)). Вибірково перевірити, чи виконуються завдання у схвалені терміни і що жодне завдання не було пропущене. 2. Перевірити, як рекомендовані планові завдання з технічного обслуговування (наприклад, інтервали міжремонтного ресурсу (TBO), рекомендовані через сервісні бюлетені, службові листи тощо, остання ревізія первинних документів) враховуються під час оновлення Програми ТОР ПС (AMP). Якщо застосовано, перевірити втілення політики відповідно до вимог підпункту M.A.301(a)7. 3. Перевірити, що Програма ТОР ПС (AMP) належним чином відображає завдання технічного обслуговування, зазначені в повторюваних директивах льотної придатності. 4. Перевірити, що Програма ТОР ПС (AMP) належним чином відображає додаткові інструкції з підтримання льотної придатності, які з’являються внаслідок встановлення специфічного обладнання або виконання модифікацій. 5. Перевірити, що Програма ТОР ПС (AMP) належним чином

Продовження Додатка III

у Звіті комітету з розгляду технічного обслуговування (MRBR) або еквіваленті, документ щодо планування технічного обслуговування (MPD), сервісні бюлетені (SB) або будь-яка інша необов’язкова інформація з підтримання льотної придатності, видана утримувачем сертифіката типу або компетентним органом; - додаткові або альтернативні інструкції, запропоновані організацією з управління підтриманням льотної придатності після затвердження згідно з M.A.302 (d) (3); Програма ТОР ПС (AMP) повинна містити детальну інформацію всього технічного обслуговування, (включаючи періодичність його виконання), що підлягає виконанню, включаючи будь-які спеціальні завдання, пов'язані з типом та специфікою експлуатації.	відображає додаткові інструкції з підтримання льотної придатності в результаті виконання ремонту. 6. Якщо застосовано, перевірте, що Програма ТОР ПС (AMP) належним чином відображає додаткові завдання з технічного обслуговування, що вимагаються спеціальними схваленнями. 7. Перевірити будь-які додаткові планові заходи з технічного обслуговування, які вимагаються у зв’язку з використанням ПС та середовищем експлуатації. 8. Не застосовується 9. Перевірити статус схвалення додаткових чи альтернативних інструкцій (M.A.302(d)(3)). 10. Перевірити наявність програми надійності та її застосовність за необхідності. **Перегляд відповідності ПС програмі ТОР ПС (AMP):** 11. Перевірити, що використана Програма ТОР ПС (AMP) є чинною для ПС, схвалена, та чи правильно внесені зміни. 12. Перевірити, чи виконуються завдання в межах часових інтервалів, зазначених у Програмі ТОР ПС (AMP) та у первинній документації 13. Вибірково перевірити, що жодне завдання не було пропущене без обґрунтування, прийнятого компетентним органом (на момент прийняття рішення). 14. Перевірити внесення в систему записів про підтримання льотної придатності звітів про проведення планового технічного обслуговування. 15. Проаналізуйте ефективність Програми ТОР ПС (AMP) та програми надійності, шляхом перегляду позапланових завдань.
Довідкові документи	M.A.302 та AMC M.A.302. M.A.708(b)(1), (2), (4)

Продовження Додатка III

С.2	**Контроль компонентів**	Контроль компонентів повинен враховувати два напрямки щодо технічного обслуговування компонентів: - технічне обслуговування, дотримання якого є обов'язковим; - технічне обслуговування, дотримання якого рекомендується.
Допоміжна інформація		**Типові питання інспекції**
В залежності від кожного завдання з технічного обслуговування, виконання його є плановим або позаплановим. Дивіться ключовий елемент ризику С.1 “Програма ТОР ПС (АМР)”. Під час планового технічного обслуговування компонентів використовується один або кілька первинних процесів обслуговування: 1. Планове технічне обслуговування (НТ), яке вимагає конкретних дій через певний інтервал (наприклад, капітальний ремонт, перевірка на стенді тощо) відповідно до рекомендацій утримувача сертифікату типу (військового), 2. За станом (ОС), який вимагає періодичного огляду компонента або перевірки відповідності якомусь відповідному фізичному стандарту, щоб визначити, чи може він продовжувати роботу. Стандарт гарантує, що компонент буде вилучений із експлуатації перед виходом з ладу під час нормальної роботи, 3. Моніторинг стану (СМ) – це процес		1. Переконайтесь, що завдання обов’язкового обслуговування визначені як такі та управляються окремо від рекомендацій. 2. Вибірково перевірити встановлені компоненти (код компонента, заводський номер) у порівнянні із записами ПС: а. Встановлення правильного коду компонента та заводського номера. б. Наявність правильного документу дозволеної передачі до експлуатації. 3. Перевірте поточний статус компонентів для яких Програма ТОР ПС (АМР) вимагає їх періодичного демонтажу для відновлення, їх заміни або перевірка їх характеристик з належним урахуванням відкладених пунктів. Вони повинні визначити: a. Застосовані компоненти (код компонента, заводський номер). b. Компоненти, що підлягають повторним завданням: опис та посилання на завдання, застосовний поріг/інтервал, дані про останнє виконання (дата, загальне напрацювання компонента в годинах, циклах, посадках, календарному часі, як необхідно) та наступна запланована дата виконання c. Для компонентів, що підлягають позаплановим завданням: опис та посилання на завдання, дані про виконання (дата, загальне напрацювання компонента в годинах, циклах, посадках, календарному часі, як необхідно). Звернути увагу на такі елементи як польоти підвищеної дальності ПС з двома двигунами (ETOPS) та контроль	

Продовження Додатка III

для компонентів, які не мають ні планового технічного обслуговування, ні технічного обслуговування за станом як основного обслуговування. Це здійснюється відповідними засобами, доступними експлуатанту/організації з управління підтриманням льотної придатності для пошуку та вирішення проблемних областей. Експлуатант/організація з управління підтриманням льотної придатності повинні контролювати надійність компонентів.	обмежень критичних місць конструкції (CDCCL). 4. Перевірте поточний стан компонентів з обмеженими ресурсними показниками. Цей статус може бути запитаний при кожній передачі компоненту протягом всього строку експлуатації: a. Обмеження ресурсу, загальний напрацьований ресурс компонента, та ресурс, що залишився до завершення (із зазначенням годин, циклів, посадок, календарного часу, якщо застосовно). b. Якщо це важливо для визначення часу, що залишився, повна історія встановлення із зазначенням кількості годин, циклів або календарного часу або будь-які інші затверджені одиниці витрачання ресурсу що стосується кожного встановлення на різних типах ПС/двигуна. 5. Перевірити, чи програма ТОР ПС та програма надійності відображає вплив контролю компонента. 6. Перевірити під час фізичного огляду, що компоненти з обмеженими ресурсними показниками, які відповідно Програми ТОР ПС (AMP) підлягають демонтажу/заміні, були правильно визначені.
Довідкові документи	21.A.805 M.A.302 M.A.305 M.A.710

Продовження Додатка III

С.3	**Ремонти**	Всі ремонти та не відремонтовані пошкодження/старіючі конструкції повинні відповідати інструкціям відповідного керівництва з технічного обслуговування (наприклад, керівництво з ремонту конструкції (планера) (SRM), керівництво з технічного обслуговування ПС (AMM), керівництво з технічного обслуговування компонентів (CMM)). Всі ремонти, не визначені у відповідному керівництві з технічного обслуговування, повинні бути відповідним чином схвалені та записані з посиланням на схвалення. Сюди входить будь-яке пошкодження або ремонт ПС/двигуна(ів)/повітряного(их) гвинта(ів) та їх компонентів.
Допоміжна інформація		**Типові питання інспекції**
Дані, що підтверджують ремонт, повинні включати, але не обмежуючись цим, оцінку пошкоджень, обґрунтування для класифікації ремонту, підтвердження того, що ремонт був спроектований відповідно до погоджених даних, тобто з посиланням на відповідне керівництво, процедуру або на схвалення проекту ремонту EMAR 21, креслення/матеріал та інструкції щодо виконання, а також інструкції з технічного обслуговування та експлуатації. "Статус ремонту" означає перелік: - ремонти, здійснені після первинної поставки ПС/двигуна/повітряного гвинта/компонента; та - не відремонтовані пошкодження/деградації. Він також включає, безпосередньо або посилаючись на допоміжну документацію (наприклад		1. Вибірково перевірити статус ремонтів для підтвердження того, що він належним чином відслідковує ремонти та не відремонтовані пошкодження/деградації. 2. Вибірково перевірити справи (files) ремонту (принаймні одну справу кожного типу відремонтованого предмету) щоб перевірити, що відремонтовані та не відремонтовані пошкодження/деградації були оцінені з останніми опублікованими схваленими даними про ремонт. 3. Перевірити, щоб інструкції з ремонту, деталізовані у справі ремонту, відповідали опублікованим схваленим даним про ремонт. 4. Перевірити, щоб значні ремонти, що призвели до нових або змінених обмежень льотної придатності та пов’язаних обов’язкових інструкцій (включаючи програму старіючого парку ПС), були включені в програму ТОР ПС. 5. Перевірити, щоб нові або змінені інструкції з технічного

на справу ремонту), обґрунтовуючи дані, що підтверджують відповідність застосованим вимогам льотної придатності. Статус ремонту повинен визначати посилання на справу ремонту, класифікацію ремонту, відремонтований елемент (тобто ПС/двигун/ повітряний гвинт/компонент та точне місце розташування, якщо це необхідно), а також дату та загальний строк ресурсу експлуатації в годинах нальоту/циклах польоту/будь-яких інших одиниць витрачання строку експлуатації, накопичених елементом на момент ремонту або виявлення не відремонтованих пошкоджень/деградацій. У разі необхідності слід також включати перехресне посилання на програму ТОР ПС. Можуть існувати та прийматися до уваги (залежно від держави розробника виробу) угоди про визнання та/або рішення компетентного органу для визначення прийнятних даних для ремонту.	обслуговування, що виникають внаслідок ремонтів, були враховані для включення в програму ТОР ПС. 6. Перевірити статус ремонту та фізичний статус відремонтованого ПС/двигуна(ів)/повітряного гвинта(ів) та їх відремонтовані компоненти (фізичний огляд) для підтвердження точності статусу ремонту. Вибірково перевірити виконані ремонти для перевірки їх відповідності із справою ремонту (фізичний огляд).
Довідкові документи	21.A.431 M.A.304 та AMC M.A.304 M.A.305 та AMC M.A.305(d) 145.A.45 та AMC 145.A.45

Продовження Додатка III

C.4	**Записи**	Ведення записів з підтримання льотної придатності визначені в M.A.305 та M.A.306 та пов’язаних з ними прийнятних методах встановлення відповідності
Допоміжна інформація		**Типові питання інспекції**
Зберігання/передача записів має здійснюватися таким чином, щоб статус ПС та його компонентів можна було легко встановити в будь-який час. Виконання завдання планується (один раз або періодично) або позапланово (наприклад, після події). Система обліку підтримання льотної придатності ПС (див. бортові журнали, технічні журнали, складові картки журналу або робочі картки або робочі листи) повинна надавати статус стосовно: - планових завдань: - позапланових завдань.		1. Перевірити систему обліку підтримання льотної придатності повітряного судна: M.A.305 та M.A.306 (якщо застосовується) вимагає, щоб певні записи зберігалися протягом визначених періодів. Зверніть увагу на безперервність, цілісність та відстежуваність записів: a. цілісність: перевірити, щоб записані дані є розбірливими, б. безперервність: перевірити, чи доступні записи протягом відповідного періоду зберігання, c. відстежуваність: перевірити зв'язок між експлуатуючою організацією/організацією з управління підтриманням льотної придатності та документацією з технічного обслуговування, відстежуваність до схвалених даних, відстежуваність до відповідних документів про передачу, тощо. 2. Якщо застосовано, переконайтесь, що система технічних журналів використовується правильно, включаючи: a. Поточний сертифікат передачі в експлуатацію ПС та поточне технічне обслуговування б. передпольотні інспекції, підписані уповноваженими особами; 3. Перевірте, чи виконується будь-яке технічне обслуговування після ненормальної експлуатації/події (наприклад, перевищення швидкості, експлуатація з надмірною масою, жорстка посадка, надмірна турбулентність та експлуатація поза межами Керівництва з льотної експлуатації), у відповідних випадках.	
Довідкові документи		M.A.305 та AMC M.A.305(d)4 та (h) M.A.306 та AMC M.A.306 M.A.307 та AMC M.A.307(a)

Додаток IV до AMC&GM до Частини-MB
(до AMC M.A.704)

Керівництво
з управління підтриманням льотної придатності
(CAME)

Continuing Airworthiness Management Exposition (CAME)

ЗМІСТ

ЧАСТИНА 0. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ. 5
0.1. Корпоративне зобов'язання відповідального керівника..... 5
0.2. Загальна інформація. 6
0.3. Керівний персонал. 6
0.4. Організаційна структура управління..... 8
0.5. Процедура повідомлення компетентного органу (ГУДАУ) щодо змін у діяльності організації/схвалення/ місцезнаходження персоналу. 9
ЧАСТИНА I. ПРОЦЕДУРИ З УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ. 10
1.1. Використання системи запису про підтримання льотної придатності ПС, технічного бортового журналу ПС та застосування переліку мінімального обладнання (Minimum Equipment List) та/або списку відхилення конфігурації (Configuration Deviation List). 10
1.2. Програми ТОР ПС (AMPs) – схвалення та розробка поправок (підготовка до внесення змін). 11
1.3. Записи про підтримання льотної придатності та наліт (напрацювання), обов'язки, зберігання, доступ. 12
1.4. Дотримання та контроль директив льотної придатності (ADs)/розпорядчих документів уповноваженого органу з льотної придатності. 13
1.5. Аналізування ефективності Програми ТОР ПС (AMP)..... 14
1.6. Політика впровадження необов'язкових модифікацій. 14
1.7. Стандарти головного ремонту та головної модифікації. 14
1.8. Звіти про дефекти. 15
1.9. Інженерна діяльність. 15
1.10. Програми надійності. 15
1.11. Передпольотні інспекції (огляди). 16
1.12. Зважування ПС. 16
1.13. Процедури контрольних польотів/обльотів..... 17
ЧАСТИНА 2. СИСТЕМА ЯКОСТІ. 17
2.1. Політика якості підтримання льотної придатності, план якості та процедура проведення аудиту. 17
2.2. Моніторинг діяльності з управління підтриманням льотною придатністю..... 18
2.3. Моніторинг ефективності Програм(и) ТОР ПС (AMP(s))..... 18
2.4. Моніторинг того, що весь обсяг робіт з ТОР виконується відповідною організацією з ТОР. 18
2.5. Моніторинг того, що все підрядне ТОР проводиться відповідно до договору (контракту), включаючи організації, залучені підрядником з ТОР. 18
2.6. Персонал з аудиту якості. 19
ЧАСТИНА 3. ДОГОВОРИ/ЗАВДАННЯ З ЕКСПЛУАТУЮЧИМИ ОРГАНІЗАЦІЯМИ. 19
3.1. Процедура вибору підрядника з ТОР. 19
3.2. Аудит якості ПС та/або компонентів. 19
ЧАСТИНА 4. ПРОЦЕДУРИ ПЕРЕГЛЯДУ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ ПС. 19
4.1. Персонал з перегляду льотної придатності. 19
4.2. Перегляд записів про ПС. 20
4.3. Фізичний огляд ПС. 20
4.4. Додаткові процедури для надання ГУДАУ рекомендацій щодо ПС, що імпортується. 20
4.5. Рекомендації ГУДАУ для видачі сертифікатів (військових) перегляду льотної придатності EMAR Form 15a. 20
4.6. Видача сертифікатів (військових) перегляду льотної придатності EMAR Form 15b. 20
4.7. Записи про перегляд льотної придатності, обов'язки, відповідальність, зберігання та доступ. 20

4.8. Продовження сертифікатів (військових) перегляду льотної придатності за EMAR Form 15a та/або за EMAR Form 15b..... 21
Частина 4B. Процедури видачі дозволу (військового) на виконання польоту. 21
4B.1. Відповідність схваленим умовам польоту. 21
4B.2. Видача дозволу (військового) на виконання польоту відповідно до привілеїв CAMO. .. 21
4B.3. Уповноважені підписувати дозвіл на виконання польоту. 21
4B.4. Зв'язок з місцевим органом відповідальним за виконання польотів. 21
4B.5. Записи про дозволи на виконання польотів, відповідальність, зберігання та доступ..... 22
ЧАСТИНА 5. ДОДАТКИ. 22
5.1. Зразки документів..... 22
5.2. Перелік персоналу з перегляду льотної придатності. 22
5.3 Перелік договірних CAMO за договором/дорученим завданням згідно з AMC M.A.201(h)1 та підпунктом M.A.711(a)3. 22
5.4. Перелік підрядних Організацій з ТОР, з якими укладено договори (контракти)..... 22
5.5. Копії договорів/наказів на доручені види робіт (Додаток II до цих AMC&GM до Частини-MB (до AMC M.A.201(h)1)). 22
5.6. Копія договорів/наказів зі схваленими організаціями з ТОР. 22

Продовження Додатка IV

Перелік діючих сторінок

Сторінка	Ревізія	Сторінка	Ревізія	Сторінка	Ревізія
1	Оригінал	3	Оригінал	5	Оригінал
2	Оригінал	4	Оригінал	-	-

Перелік утримувачів

(Документ має включати перелік утримувачів, щоб забезпечити належний розподіл облікованих примірників/копій САМЕ та продемонструвати ГУДАУ, що весь персонал, залучений до підтримання льотної придатності, має доступ до важливої інформації. Це не означає, що весь персонал повинен отримати САМЕ, але певна кількість копій САМЕ (в розумних обсягах) поширюється в межах організації(ій) таким чином, щоб персонал, якого це стосується, мав швидкий та легкий доступ до САМЕ.

Відповідно, САМЕ має бути передано нижченаведеним особам:

керівному персоналу експлуатуючої організації або САМО та будь-якій особі на нижчому рівні, у разі необхідності; та

залученим підрядним організаціям з ТОР, схваленим за Частиною-145В;

уповноваженому органу з льотної придатності (якщо застосовно);

компетентному органу (ГУДАУ)).

ЧАСТИНА 0. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ.

0.1. Корпоративне зобов'язання відповідального керівника.

(В заяві відповідального керівника мають міститися наміри, вказані у нижченаведеному параграфі. Фактично ця заява може використовуватися без поправок. Будь-які зміни, внесені до заяви, не повинні змінювати її наміри.)

"Це САМЕ визначає організацію та процедури, на яких ґрунтується схвалення (компетентним органом*) з управління підтриманням льотної придатності відповідно до вимог глави G Розділу А Частини-МВ.

Ці процедури затверджено (схвалено) особами, які підписалися нижче, та мають бути дотримані, в залежності від обставин, з метою забезпечення того, щоб всі завдання з підтримання льотної придатності … (посилання на найменування експлуатуючої організації) парку повітряних суден та/або всіх повітряних суден під договором/завданням (за наказом) відповідно до пункту М.А.201(k) Частини-МВ з ... (посилання на найменування САМО) ... вчасно виконуються відповідно до затвердженого (схваленого) стандарту.

Визнано, що ці процедури не скасовують необхідність дотримання будь-яких нових або удосконалених правил, що оприлюднюються час від часу, коли ці нові або удосконалені правила суперечать цим процедурам.

Зрозуміло, що (компетентний орган*) схвалить цю організацію, за умови, що процедури дотримані та стандарти виконання робіт підтримані. Зрозуміло, що (компетентний орган*) залишає за собою право призупинити, обмежити або анулювати схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності відповідно до вимог глави G Розділу А Частини-МВ, якщо (компетентний орган*) матиме докази, що процедури не дотримуються та стандарти не підтримуються."

Підпис .....

Дата .....

Відповідальний керівник……(зазначити посаду)……

Від імені ……..... (зазначити найменування організації)…….

Примітка. Вкажіть у місцях, де зазначено (компетентний орган*), фактичне найменування компетентного органу, наприклад, Головне управління державної авіації України (ГУДАУ).

0.2. Загальна інформація.

a) Стислий опис організації.

(Цей пункт має широко описувати, як вся організація (тобто включно з експлуатуючою організацією та АМО за Частиною-145В, якщо є інші схвалення) організована під керівництвом відповідального керівника, а також має містити посилання на організаційну структуру управління в розділі 0.4 Частини 0 САМЕ.)

b) Відносини з іншими організаціями.

(Вкажіть детальну інформацію про ті організації, які займаються підтриманням льотної придатності та/або ТОР ПС і його компонентів, включаючи інші організації, які виконують обов'язки за договором/завданням.

Детальна інформація про конкретні договори/завдання повинна бути включена в Частину 3 САМЕ з перехресним посиланням на відповідний елемент, зазначений у цьому пункті.)

c) Управління окремим ПС – склад парку ПС.

(Цей пункт має перераховувати типи/моделі/модифікації/серії і заводські/серійні/реєстраційні номери всіх екземплярів ПС, які управляються схваленою САМО. Він має оновлюватися кожен раз, коли екземпляр ПС видаляється зі списку або додається до цього списку).

d) Тип операції, призначення ПС.

(Цей пункт має за типами/моделями/модифікаціями/серіями розкривати призначення ПС та перераховувати операції, до яких можуть бути залучені ПС, такі як: бойові завдання, спеціальні (пасажирські/вантаж), пошук і рятування, гасіння пожежі, спостереження тощо.)

0.3. Керівний персонал.

a) Відповідальний керівник.

(Цей пункт має описувати відповідальність та обов'язки відповідального керівника в межах глави G розділу A Частини-МВ, а також демонструвати, що він має корпоративні повноваження для забезпечення того, щоб всі операції експлуатуючої організації були забезпечені ресурсами та виконання всіх видів діяльності з підтримання льотної придатності здійснюється згідно з необхідними стандартами.)

b) Призначена особа з управління та нагляду за підтриманням льотної придатності

(цей пункт має:

підкреслити, що призначена особа відповідає за забезпечення вчасного виконання всіх видів ТОР згідно із затвердженими стандартами;

описати обсяг повноважень призначеної особи щодо його відповідальності за підтримання льотної придатності згідно з Частиною-МВ);

c) Координація підтримання льотної придатності.

(Цей пункт має наводити посадові обов'язки "групи осіб", відповідно до M.A.706(c) достатньо докладно, щоб продемонструвати, що всі обов'язки щодо підтримання льотної придатності, як описано у Частині-MB, виконуються особами, які входять до цієї групи.)

d) Обов'язки і відповідальність.

(Цей пункт має додатково розкривати обов'язки і відповідальність:

персоналу, наведеному у пункті c): "Координація підтримання льотної придатності";

керівника з якості щодо контролю якості системи TOP (з урахуванням схвалених організацій з TOP).

(Це має включати зв'язки між призначеною посадовою особою з підтримання льотної придатності та відповідальним керівником і тим, як буде досягнута незалежність від діяльності, що підлягає аудиту)).

e) Кадрові ресурси і політика навчання.

(1) Людські ресурси.

(Цей пункт має наводити загальні показники, щоб показати, що кількості осіб, залучених до схваленої діяльності з підтримання льотної придатності, є достатньо для виконання таких робіт. Необов'язково вказувати докладну кількість працівників усієї організації. Достатньо буде вказати тільки кількість осіб, які залучені до діяльності з підтримання льотної придатності. Мають бути включені всі посади та/або організації, що здійснюють діяльність від імені схваленої CAMO, включаючи детальну інформацію про діяльність, що ними виконується. Це можна представити таким чином :

Станом на "__" _____ 20__ року кількість персоналу, який займається діяльністю, пов'язаною з системою управління підтриманням льотної придатності, становить:)

	Повний день	Неповний день в еквіваленті
Моніторинг системи якості	AA	aa = AA'
Управління підтриманням льотної придатності	BB	bb = BB'
(Докладна інформація про групу призначених осіб)	BB1	bb1 = BB1'
	BB2	bb2 = BB2'
Інше	CC	cc =CC'
Загалом	TT	tt = TT'
Загалом людино-годин	TT + TT'	

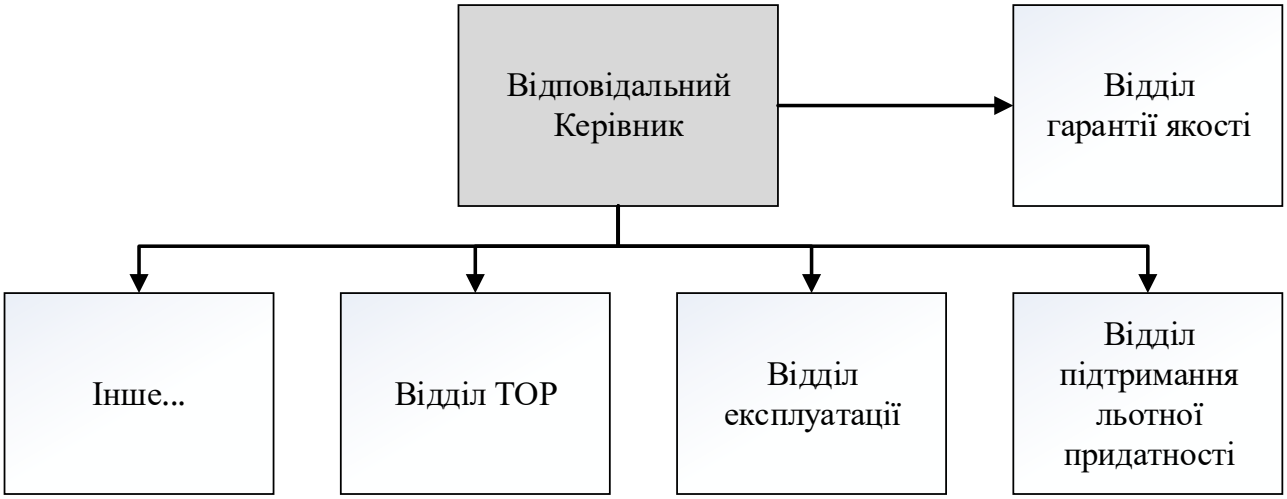
(Примітка: Відповідно до розміру та складності структури організації, ця таблиця може бути дороблена або спрощена).

(2) Політика щодо підготовки (навчання).

(Цей пункт має показати, що вищенаведені стандарти підготовки (навчання) і кваліфікації для персоналу, відповідають розмірам та складності структури організації. Також, у ньому має бути пояснено, як оцінюється потреба у повторній підготовці, а також яким чином ведуться записи про підготовку (навчання) та супровідна робота).

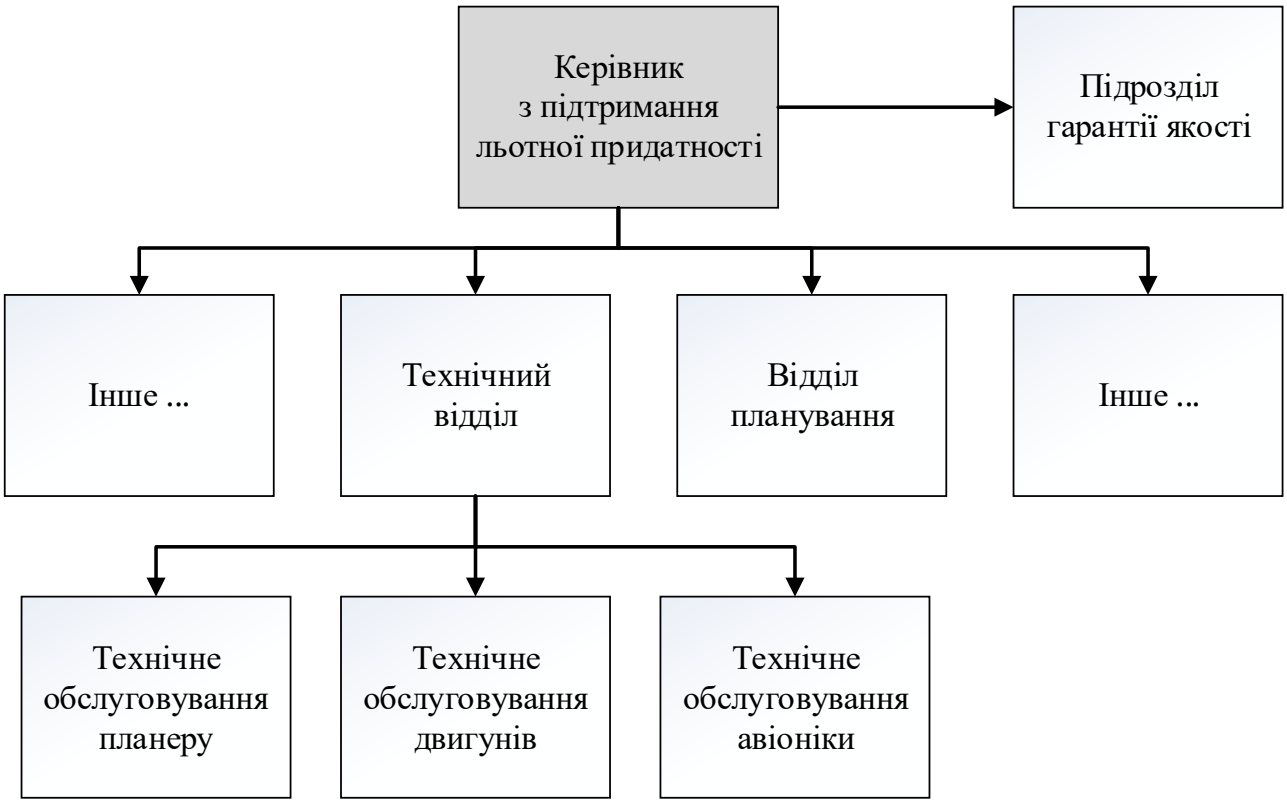
0.4. Організаційна структура управління.

a) Загальна структура управління організації.



b) Структура організації з управління підтриманням льотної придатності.

(Ця структура має надати подальшу інформацію про систему управління підтриманням льотної придатності, а також чітко показувати незалежність системи якості, включаючи зв’язки між відділом якості та іншими відділами (дивись нижченаведений приклад). Цю структуру, у разі необхідності, можливо поєднати з вищенаведеною структурою, залежно від розміру та складності структури організації).



0.5. Процедура повідомлення компетентного органу (ГУДАУ) щодо змін у діяльності організації/схвалення/ місцезнаходження персоналу.

(Цей розділ має пояснювати, в яких випадках організація має інформувати ГУДАУ перед впровадженням будь-яких запропонованих змін;

наприклад:

відповідальний керівник (або будь-яка уповноважена особа, така як керівник з підтримання льотної придатності або керівник з якості) повідомлять ГУДАУ про будь-які зміни щодо:

(1) найменування САМО;

(2) місцезнаходження САМО;

(3) додаткового місцезнаходження САМО;

(4) відповідального керівника;

(5) будь-якої особи або групи осіб, вказаних у пункті 0.3c);

(6) ресурсів, процедур, обсягу робіт, персоналу, якщо такі зміни можуть вплинути на схвалення;

(7) будь-яких змін, які впливають на сертифікат схвалення САМО.

Організація не впроваджує такі зміни, поки вони не пройдуть оцінку та схвалення ГУДАУ).

0.6. Процедура внесення змін до САМЕ.

(Цей розділ має пояснювати, хто відповідає за внесення змін та доповнень до САМЕ та подання цих змін і доповнень для схвалення ГУДАУ. До цього може входити, якщо це погоджено ГУДАУ, можливість схваленої організації схвалювати незначні внутрішні зміни, які не впливають на схвалення (дивись підпункт М.А.704(с)). Також цей розділ має зазначати, які типи змін вважаються незначними та значними, та які процедури схвалення застосовуються для кожного випадку).

ЧАСТИНА І. ПРОЦЕДУРИ З УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ.

1.1. Використання системи запису про підтримання льотної придатності ПС, технічного бортового журналу ПС та застосування переліку мінімального обладнання (Minimum Equipment List) та/або списку відхилення конфігурації (Configuration Deviation List).

a) Технічний бортовий журнал ПС та система запису про підтримання льотної придатності.

(1) Загальні положення.

(Цей вступний підпункт має пояснювати, яким чином впроваджені система технічного бортового журналу ПС та система запису про підтримання льотної придатності ПС (дивись вимоги параграфів М.А.305 та М.А.306)).

(2) Інструкції для використання.

(Цей підпункт має наводити інструкції з користування технічним бортовим журналом ПС та системи запису про підтримання льотної придатності. Він має визначати відповідні обов’язки персоналу з ТОР та екіпажу. Зразки технічного бортового журналу та/або системи запису про підтримання льотної придатності мають бути наведені в Розділі 5.1 “Зразки документів” Частини 5 “Додатки” САМЕ, щоб надати достатньо докладні інструкції).

(3) Схвалення технічного бортового журналу ПС.

(Цей підпункт має визначати, хто відповідає за подання шаблону технічного бортового журналу ПС та подальших змін до нього до ГУДАУ для схвалення, та якої процедури для цього необхідно дотримуватись).

b) Застосування переліку мінімального обладнання (Minimum Equipment List (MEL)) та/або списку (Configuration Deviation List (CDL)) (за наявно

Продовження Додатка IV

(Незважаючи на те, що рішення щодо прийняття чи не прийняття відхилення, встановлені MEL та/або CDL, залишається за командиром ПС, цей пункт має досить докладно пояснити процедуру використання MEL та/або CDL. Це пов’язано з тим, що MEL і CDL є інструментами, з якими має бути ознайомлений персонал з ТОР, щоб забезпечити належний і ефективний зв’язок з командиром ПС у разі прийняття рішення про

відкладення усунення дефекту.

Цей пункт не поширюється на ті типи ПС, які не мають MEL та/або CDL).

(1) Загальні положення.

(Цей підпункт має пояснити загалом, що таке MEL та/або CDL. Інформацію можливо взяти із Керівництва з льотної експлуатації ПС (aircraft flight manual)).

(2) MEL/CDL категорії.

(Якщо ГУДАУ/УОЛП або експлуатуюча організація використовує систему класифікації, що накладає тимчасові обмеження на усунення дефектів, пов'язаних з MEL/CDL, необхідно пояснити загальні принципи такої системи. Важливо, щоб персонал, залучений до ТОР, був ознайомлений з системою класифікації для ефективного управління та усунення відкладених дефектів, пов'язаних з MEL/CDL).

(3) Застосування.

(Цей підпункт має пояснити, яким чином персонал з ТОР визначає обмеження MEL/CDL для командира ПС. Це має стосуватися процедур ведення технічного бортового журналу ПС.).

(4) Прийняття рішення командиром ПС.

(Цей підпункт має пояснити, як командир ПС повідомляє про прийняття (або неприйняття) ним/нею рішення щодо відкладення усунення дефекту, пов'язаного з MEL/CDL, у технічному бортовому журналі ПС).

(5) Управління термінами MEL/CDL.

(Після прийняття командиром ПС технічного обмеження, дефект повинен бути усунений протягом терміну, зазначеного в MEL/CDL. Має існувати система для гарантування того, що дефект буде фактично усунено до цього терміну. Ця система може бути технічним бортовим журналом ПС для тих САМО, що використовують його як документ з планування, або як спеціальну систему подальших дій в інших випадках, коли контроль за термінами ТОР забезпечується іншими засобами, такими як системи з планування обробки даних, тощо).

(6) Перевищення обмеження MEL/CDL за часом.

(ГУДАУ може дозволити САМО перевищувати обмеження MEL/CDL за часом під конкретні умови. Якщо застосовно, цей підпункт має описувати конкретні обов'язки та відповідальність щодо контролю над цими перевищеннями).

1.2. Програми ТОР ПС (AMPs) – схвалення та розробка поправок (підготовка до внесення змін).

а) Загальні положення.

(Цей вступний пункт має також містити посилання на той факт, що метою Програми ТОР ПС (AMP) є надання інструкцій з планування ТОР,

необхідних для безпечної експлуатації ПС).

b) Зміст.

(Цей пункт має пояснювати, який(і) формат(и) використовується(ються) у Програмі(ах) ТОР ПС (АМР). Додаток I до AMC & GM до Частини-МВ (до AMC M.A.302(a) та M.B.301(d)) має бути використано в якості керівництва для розробки цього пункту).

c) Розроблення.

(1) Джерела.

(Цей підпункт має пояснювати, які джерела (звіт Комісії з перегляду Програми ТОР ПС (Maintenance Review Board, (MRB)), документ з планування ТОР (Maintenance Planning Document, (MPD)), Керівництва з ТОР тощо) використовуються для розробки Програм ТОР ПС (AMPs)).

(2) Відповідальність.

(Цей підпункт має пояснювати, хто відповідає за розробку Програм ТОР ПС (AMPs)).

(3) Зміни (поправки) до Програми ТОР ПС (АМР).

(Цей підпункт має продемонструвати, що існує система для забезпечення підтримання чинності (актуальності) Програми ТОР ПС (АМР). Зокрема, він має показувати, як будь-яка актуальна інформація використовується для оновлення Програми ТОР ПС (АМР). Це має включати, якщо застосовно, перегляди звіту MRB, наслідки модифікацій, рекомендації виробників та ГУДАУ/УОЛП, досвід експлуатації та звіти про надійність).

(4) Прийняття ГУДАУ/УОЛП.

(Цей підпункт має пояснювати, хто відповідає за подання Програми ТОР ПС (АМР) до ГУДАУ/УОЛП, та якої процедури необхідно дотримуватися. Це має, зокрема, стосуватися питання щодо схвалення/затвердження ГУДАУ/УОЛП змін періодів ТОР. Це може містити, за погодженням з ГУДАУ/УОЛП, можливість для САМО самостійно схвалювати певні зміни. Підпункт має зазначати типи змін (поправок) та процедури їх схвалення/затвердження).

1.3. Записи про підтримання льотної придатності та наліт (напрацювання), обов’язки, зберігання, доступ.

a) Реєстрація льотних годин, польотних циклів, посадок тощо.

(Реєстрація (облік) льотних годин планера, двигуна та повітряного гвинта, а також пов’язаних з ними польотних циклів та/або посадок і будь-яких інших затверджених одиниць витрат ресурсу (ресурсних показників), має важливе значення для планування завдань з ТОР. Цей пункт має пояснювати, який у САМО є доступ до поточної інформації про льотні години планера, двигуна та повітряного гвинта, а також до пов’язаних з ними польотних циклів та/або посадок і будь-яких інших затверджених одиниць витрат ресурсу (ресурсних показників), і як вони обробляються в САМО).

b) Записи.

(Цей пункт має надавати докладний опис типів документів, які необхідно заповнювати та зберігати, та які вимоги до термінів зберігання для кожного з них. Це можливо буде навести у формі таблиці або ряду таблиць, які містять нижченаведене:

тип документа (якщо необхідно);

найменування документа;

термін зберігання;

особа, відповідальна за зберігання;

місце зберігання).

c) Збереження записів.

(Цей пункт має встановлювати засоби для захисту записів від пошкодження, зміни та викрадення. Мають бути впроваджені конкретні процедури, які гарантують те, що для тривалого періоду зберігання записи будуть залишатися видимими і доступними (особливо це стосується комп'ютерних записів)).

d) Передача записів про підтримання льотної придатності.

(Цей пункт має встановлювати процедуру для передачі записів іншій САМО (наприклад, у разі передачі ПС до іншої експлуатуючої організації). Зокрема, він має зазначати, які записи підлягають передачі, а також особу, відповідальну за координування (якщо необхідно) передачі).

1.4. Дотримання та контроль директив льотної придатності (ADs)/розпорядчих документів уповноваженого органу з льотної придатності.

Цей розділ має продемонструвати, що існує комплексна, всебічно розвинена система управління директивами льотної придатності (ADs) та експлуатаційними директивами, яка здійснює вплив на підтримання льотної придатності. Цей розділ може включати нижченаведені пункти:

a) Інформація про директиви льотної придатності (ADs).

(Цей пункт має пояснити, які джерела інформації про директиви льотної придатності (ADs) та експлуатаційні директиви, що здійснюють вплив на підтримання льотної придатності, та вказати на осіб, які отримують їх в САМО).

b) Рішення щодо директив льотної придатності (ADs).

(Цей пункт має пояснити, як і ким аналізується інформація щодо директив льотної придатності (ADs) та експлуатаційних директив, які здійснюють вплив на підтримання льотної придатності, та який тип інформації надається підрядним організаціям з ТОР, схваленим за Частиною-145B, для планування та виконання директив льотної придатності (ADs). Це має, за необхідності, включати конкретну процедуру для управління аварійними директивами льотної придатності (ADs) (або еквівалентними)).

c) Контроль директиви льотної придатності (AD).

(Цей пункт має зазначати, як САМО забезпечує те, що всі застосовні

директиви льотної придатності (ADs) виконуються належним чином та вчасно. Це має включати в себе систему зі зворотним зв'язком, яка дозволяє перевіряти те, що для кожної нової або переглянутої директиви льотної придатності (AD) та для кожного ПС:

директива льотної придатності (AD) не застосовується або;

якщо директива льотної придатності (AD) застосовна:

директива льотної придатності (AD) ще не виконана, але термін не прострочений; або

директива льотної придатності (AD) виконана та будь-які повторні перевірки ідентифіковані та виконані.

Це може бути безперервний процес або може ґрунтуватися на запланованих переглядах).

1.5. Аналізування ефективності Програми ТОР ПС (АМР).

(Цей розділ має показати, які інструменти використовуються для аналізування ефективності Програми ТОР ПС (АМР), наприклад, такі як:

звіти пілотів, у тому числі справи обльотів тощо;

витрата запчастин;

технічні несправності та дефекти, що повторюються;

аналізування технічних затримок (із застосуванням статистики, якщо це необхідно);

аналізування технічних інцидентів/авіаційних подій (із застосуванням статистики, якщо це необхідно);

тощо.

У розділі має бути також вказано, ким та яким чином аналізуються ці дані, процес ухвалення рішення про вжиття заходів та види заходів, які можуть бути застосовані. Це може включати:

зміни (поправки) до Програми ТОР ПС (АМР);

зміни (поправки) до процедур ТОР або експлуатаційних процедур;

тощо).

1.6. Політика впровадження необов'язкових модифікацій.

(Цей розділ має зазначати, як інформація про необов'язкові модифікації обробляється через САМО, хто відповідає за їх оцінку з урахуванням потреб експлуатуючої організації та досвіду експлуатації, які основні критерії для прийняття рішень, і хто приймає рішення про реалізацію (чи ні) необов'язкових модифікацій).

1.7. Стандарти головного ремонту та головної модифікації.

(Цей розділ має встановити процедуру оцінки статусу схвалення будь-якого головного ремонту або головної модифікації до їх впровадження. Це буде включати оцінку необхідності схвалення ГУДАУ або організацією-утримувачем схвалення (військового) організації розробника відповідно до вимог Частини-21В/схвалення організації

розробника відповідно до вимог Part-21. Це має також визначати тип необхідного схвалення та процедуру, якої необхідно дотримуватися, щоб ремонт або модифікація були схвалені ГУДАУ або утримувачем сертифіката типу (військового)).

1.8. Звіти про дефекти.

a) Аналізування.

(Цей пункт має пояснювати, як САМО обробляє звіти про дефекти, надані підрядними організаціями з ТОР, схваленими за Частиною-145В. Аналізування має бути проведено для деталізації такої діяльності, як еволюція Програми ТОР ПС (АМР) та політики необов'язкових модифікацій).

b) Зв'язок з утримувачем сертифіката типу (військового) та ГУДАУ.

(Якщо звіт про дефект показує, що такий дефект може статися на іншому ПС, має бути встановлено зв'язок з утримувачем сертифіката типу (військового) та ГУДАУ, щоб вони вжили необхідних заходів).

c) Політика щодо відкладених дефектів.

(Такі дефекти, як тріщини та дефекти конструкції, не розглядаються в у переліку мінімального обладнання (Minimum Equipment List (MEL)) та в списку відхилення конфігурації (Configuration Deviation List (CDL)). Однак, у деяких випадках може виникнути необхідність у відкладенні усунення дефекту. Цей пункт має встановити процедуру для забезпечення того, що відкладення будь-якого дефекту не призведе до зниження рівня безпеки. Це буде включати відповідний зв'язок з утримувачем сертифіката типу (військового)).

1.9. Інженерна діяльність.

(Якщо застосовно, цей розділ має визначити обсяг інженерної діяльності САМО в частині схвалення модифікацій та ремонтів. Він має встановити процедуру розробки і подання проєкту модифікації/ремонту для схвалення до ГУДАУ/утримувача сертифіката типу (військового) та містити посилання на допоміжну документацію та форми, що використовуються. Він має визначити особу, відповідальну за прийняття проєкту перед поданням до ГУДАУ/утримувача сертифіката типу (військового).

Якщо САМО має схвалення (військове) організації розробника відповідно до вимог Частини-21В та/або схвалення організації розробника відповідно до вимог Part-21, це має бути вказано у цьому розділі разом із посиланням на відповідні керівництва).

1.10. Програми надійності.

(Цей розділ має пояснювати управління будь-якою програмою (програмами) надійності. У ньому має розглядати принаймні

нижченаведене:

ступінь та обсяг застосування програм надійності;

конкретна організаційна структура, обов'язки та відповідальність;

встановлення даних про надійність;

аналіз даних про надійність;

система коригувальних дій (внесення змін (поправок) до Програми ТОР ПС (АМР));

планові перегляди (наради (зустрічі) з питань надійності, участь уповноваженого органу з льотної придатності та/або ГУДАУ))

(Цей розділ може, у разі необхідності, бути поділений таким чином:

a) Планер.

b) Силова установка.

c) Компонент).

1.11. Передпольотні інспекції (огляди).

(Цей розділ має показати, як обсяг та, визначені підпунктом M.A.301(a)1 передпольотні огляди (зазвичай виконуються екіпажем), узгоджуються з обсягом виконаного ТОР підрядною Організацією з ТОР, схваленою за Частиною-145B. Він має показати, яким чином еволюція змісту передпольотного огляду та Програми ТОР ПС (АМР) залишається послідовною).

(Нижченаведені пункти не потребують пояснень. Хоча ця діяльність зазвичай не виконується персоналом з підтримання льотної придатності, ці пункти були розміщені тут для гарантування того, що наведені процедури узгоджуються з процедурами діяльності з підтримання льотної придатності).

a) Підготовка ПС до польоту.

b) Функція наземного обслуговування.

c) Навантаження вантажу та багажу.

d) Контроль заправки паливом, кількості/якості.

e) Контроль снігу, льоду, видалення залишків льоду (обледеніння) або рідини для усунення обледеніння, забруднень пилом/піском/сіллю згідно з відповідними стандартами.

1.12. Зважування ПС.

(Цей розділ має зазначати, в яких випадках ПС підлягає зважуванню (наприклад, після головної модифікації через експлуатаційні вимоги до маси та центрування тощо), хто виконує зважування, відповідно до якої процедури, хто розраховує нову масу та центрування, і яким чином САМО обробляє результати).

1.13. Процедури контрольних польотів/обльотів.

(Критерії для виконання контрольних польотів/обльотів як правило включені до Програми ТОР ПС (АМР). Цей розділ має пояснювати, яким чином встановлено процедуру проведення контрольних польотів/обльотів після виконання ТОР, щоб відповідати цілям та намірам такого польоту (наприклад, після великої форми ТО (регламентних робіт), зняття та встановлення двигуна або засобів керування польотом тощо), а також процедури надання дозволу на проведення такого контрольного польоту/обльоту).

ЧАСТИНА 2. СИСТЕМА ЯКОСТІ.

2.1. Політика якості підтримання льотної придатності, план якості та процедура проведення аудиту.

a) Політика якості підтримання льотної придатності.

(Цей пункт має включати офіційну заяву про Політику у сфері якості, тобто результати, які має досягти система якості. Заява має містити, як мінімум, питання моніторингу відповідності згідно з вимогами Частини-МВ та будь-яких додаткових стандартів, визначених САМО).

b) План якості.

(Цей пункт має показати, як складається план якості. План якості буде складатися з план-графіку аудитів якості та окремих питань, який має охоплювати всі області, специфічні для Частини-МВ, протягом визначеного періоду. Однак, процес складання план-графіку також має бути динамічним та дозволяти проведення спеціальних оцінок, якщо виявлені певні тенденції або проблеми. У разі укладення договорів з несхваленими організаціями/надання доручень на виконання завдань несхваленим організаціям, цей пункт має також стосуватися планування аудиту несхвалених організацій з тією ж періодичністю, що й решта структурних підрозділів САМО).

c) Процедура аудиту якості.

(Аудит якості є ключовим елементом системи якості. Тому, процедура аудиту якості має бути достатньо детальною, щоб охопити всі етапи аудиту, від підготовки до висновку, показати формат звіту про аудит (рапорту з аудиту) (наприклад, з посиланням на Розділ 5.1 “Зразки документів” Частини 5 САМЕ) і пояснити процедури поширення (розсилки) звітів про аудити всередині організації (наприклад, керівнику з якості, відповідальному керівнику, керівнику з підтримання льотної придатності та іншим)).

d) Аудит якості процедури коригувальних дій.

(Цей пункт має пояснити, яка система встановлюється для гарантування того, що первинні причини будь-яких невідповідностей визначені, коригувальні дії виконуються вчасно та результат цих коригувальних дій відповідає цілі, що передбачалася. Наприклад, якщо ця система складається з періодичного перегляду коригувальних дій, мають

бути надані інструкції про те, як проводити такі перегляди, а також, що має бути оцінено).

2.2. Моніторинг діяльності з управління підтриманням льотною придатністю.

(Цей розділ має встановити процедуру для періодичного перегляду діяльності персоналу з управління технічним обслуговуванням та ремонтом, а також те, яким чином він виконує свої обов'язки, визначені у Частині 0 САМЕ. Він також має встановити процедуру для періодичного перегляду діяльності з управління підтриманням льотною придатністю, що виконується за договором/на підставі дорученого завдання (дивись Додаток II до AMC & GM до Частини-МВ (до AMC M.A.201(h)1))).

2.3. Моніторинг ефективності Програм(и) ТОР ПС (AMP(s)).

(Цей розділ має встановлювати процедуру для періодичного перегляду того, що ефективність програм(и) ТОР ПС (AMP(s)) фактично аналізується, як зазначено в Частині 1 САМЕ).

2.4. Моніторинг того, що весь обсяг робіт з ТОР виконується відповідною організацією з ТОР.

(Цей розділ має встановити процедуру періодичного перегляду того, що схвалення організації з ТОР, залученої до виконання ТОР за договором/дорученим завданням, відповідає тим роботам з ТОР, що виконується на парку ПС експлуатуючої організації. Це може містити інформацію зворотного зв'язку від будь-якої договірної/уповноваженої організації про фактичні або припустимі зміни для гарантування того, що система ТОР залишається чинною, а також інформацію про готовність до будь-яких необхідних змін у договорах/наказах щодо виконання ТОР.

У разі необхідності, процедуру можливо буде поділити таким чином:

a) ТОР ПС;

b) Двигуни;

c) Компоненти).

2.5. Моніторинг того, що все підрядне ТОР проводиться відповідно до договору (контракту), включаючи організації, залучені підрядником з ТОР.

(Цей розділ має встановити процедуру для періодичного перегляду умов того, що персонал САМО задоволений тим, що все підрядне ТОР виконується відповідно до з договором/дорученим завданням. Це може включати процедуру для гарантування того, що система дозволяє всьому персоналу, залученому до виконання ТОР згідно з договором/дорученим завданням (включаючи договірні організації та їх підрядних співвиконавців, зокрема несхвалених організацій), ознайомитися з умовами договору/дорученим завданням, а також те, що будь-яка важлива інформація для будь-яких змін до з договором/дорученим завданням буде

відправлена договірній організації з ТОР та всім її співвиконавцям).

2.6. Персонал з аудиту якості.

(Цей розділ має встановити необхідні стандарти підготовки та кваліфікації аудиторів. Якщо фізична особа не є штатним аудитором, то необхідно зазначити, що ця особа не повинна безпосередньо брати участь у діяльності, яку він/вона перевіряє).

ЧАСТИНА 3. ДОГОВОРИ/ЗАВДАННЯ З ЕКСПЛУАТУЮЧИМИ ОРГАНІЗАЦІЯМИ.

3.1. Процедура вибору підрядника з ТОР.

(Цей розділ має пояснити, яким чином САМО вибирає схвалену за Частиною-145В Організацію з ТОР. Процедура вибору не має обмежуватися перевіркою того, що Організація з ТОР відповідно схвалена для виконання робіт на вказаному типі/моделі/серії ПС, але також встановлювати те, що схвалена Організація з ТОР має можливості та ресурси для виконання необхідного ТОР. Ця процедура вибору має включати процес перегляду з договором/дорученим завданням для гарантування нижченаведеного:

договір/доручене завдання є всеосяжним, відсутні незрозумілі та невраховані питання;

усі особи, залучені до виконання з договором/дорученим завданням (як в САМО, так і в схваленій Організації з ТОР), погоджуються з умовами з договором/дорученим завданням та повністю розуміють свою відповідальність;

функціональні обов’язки всіх сторін чітко визначені).

3.2. Аудит якості ПС та/або компонентів.

(Цей розділ має встановлювати процедуру, якщо виконується аудит якості ПС та/або компонентів, передбачений пунктом М.А.706(k). Він має встановити різницю між переглядом льотної придатності та аудитом якості. Ця процедура може включати:

питання відповідності схваленим процедурам;

перевірку виконання ТОР відповідно до з договором/дорученим завданням;

питання підтримання відповідності вимогам Частини-МВ).

ЧАСТИНА 4. ПРОЦЕДУРИ ПЕРЕГЛЯДУ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ ПС.

4.1. Персонал з перегляду льотної придатності.

(Цей розділ має встановити робочі процедури для оцінки персоналу з перегляду льотної придатності. Ця оцінка стосується досвіду, кваліфікації, підготовки тощо. Необхідно надати опис видачі уповноваження для

персоналу з перегляду льотної придатності, а також процедуру ведення та зберігання записів).

4.2. Перегляд записів про ПС.

(Цей розділ має докладно описувати записи про ПС, які необхідно переглянути під час перегляду льотної придатності. Необхідно описати рівень деталізації перегляду та кількість записів, які необхідно переглянути під час вибіркової перевірки).

4.3. Фізичний огляд ПС.

(Цей розділ має описувати, яким чином необхідно виконати фізичний огляд ПС. У ньому має бути наведено перелік питань, які підлягають перегляду, фізичні зони ПС, які підлягають інспектуванню, бортові документи ПС, які підлягають перегляду, тощо).

4.4. Додаткові процедури для надання ГУДАУ рекомендацій щодо ПС, що імпортується.

(Цей розділ описує додаткові завдання стосовно рекомендації для видачі сертифіката (військового) перегляду льотної придатності у разі імпортування ПС. Це містить нижченаведене:

зв'язок з компетентним органом країни реєстрації;

додаткові елементи, які підлягають перевірці під час перегляду льотної придатності ПС;

визначення обсягу ТОР, яке необхідно виконати, тощо).

4.5. Рекомендації ГУДАУ для видачі сертифікатів (військових) перегляду льотної придатності EMAR Form 15a.

(Цей розділ має передбачати процедури зв'язку з ГУДАУ в разі надання рекомендації щодо видачі сертифіката (військового) перегляду льотної придатності (MARC). Крім того, має бути описано зміст рекомендації).

4.6. Видача сертифікатів (військових) перегляду льотної придатності EMAR Form 15b.

(Цей розділ має встановити процедури для видачі сертифікатів (військових) льотної придатності (далі – MARC). У ньому необхідно описати ведення записів, обліку та розповсюдження копій MARC тощо. Ця процедура має гарантувати, що тільки після належного проведення перегляду льотної придатності, MARC може бути виданий).

4.7. Записи про перегляд льотної придатності, обов'язки, відповідальність, зберігання та доступ.

(Цей розділ має описувати, яким чином ведуться записи, період зберігання записів, місце, де записи зберігаються, доступ до записів та відповідальність).

4.8. Продовження сертифікатів (військових) перегляду льотної придатності за EMAR Form 15a та/або за EMAR Form 15b.

(Цей розділ має описувати процедуру, яка використовується для продовження MARC (дивись пункт M.A.901(f)). Він має відношення до ведення обліку, поширення копій MARC тощо).

Частина 4B. Процедури видачі дозволу (військового) на виконання польоту.

(Розповсюджується на CAMO, що мають повноваження відповідно до параграфа 21.A.263).

4B.1. Відповідність схваленим умовам польоту.

(Процедура має зазначати встановлення відповідності схваленим умовам польоту, ведення документації та засвідчення уповноваженим персоналом).

4B.2. Видача дозволу (військового) на виконання польоту відповідно до привілеїв CAMO.

(Процедура має описувати процес підготовки Дозволу (військового) на виконання польотів EMAR Form 20b, Форми документів первинної льотної придатності (EMAR Forms Document) для використання організаціями та персоналом, задіяним у розробці і виробництві повітряних суден, пов’язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, які належать до військової техніки, затверджені наказом начальника ГУДАУ від 10.06.2019 № 20) та встановлення відповідності до пункту 21.A.711(e) перед підписанням дозволу на виконання польоту. Вона також має описувати, як саме організація забезпечує відповідність до пункту 21.A.711(g) для відкликання дозволу на виконання польоту).

4B.3. Уповноважені підписувати дозвіл на виконання польоту.

(Необхідно вказати у процедурі або у відповідному документі, пов’язаному з CAME, особу(осіб), уповноважену(их) на підписання дозволу на виконання польоту відповідно до привілею, зазначеного у пункті M.A.711(c) (прізвище, підпис та обсяг повноважень)).

4B.4. Зв’язок з місцевим органом відповідальним за виконання польотів.

(Процедура має містити положення, які описують зв’язок з місцевим органом на отримання дозволу на виконання польоту та відповідність місцевим вимогам, які знаходяться поза межами умов, визначених у пункті 21.A.708(b) (дивись пункт 21.A.711(e))).

4B.5. Записи про дозволи на виконання польотів, відповідальність, зберігання та доступ.

(Цей розділ має описувати, яким чином ведуться записи, період зберігання записів, місце, де записи зберігаються, доступ до записів та відповідальність).

ЧАСТИНА 5. ДОДАТКИ.

5.1. Зразки документів.

(Розділ не потребує пояснень).

5.2. Перелік персоналу з перегляду льотної придатності.

(Розділ не потребує пояснень).

5.3 Перелік договірних САМО за договором/дорученим завданням згідно з АМС M.A.201(h)1 та підпунктом M.A.711(a)3.

(Розділ не потребує пояснень. Крім того, він має встановити, що цей перелік необхідно періодично переглядати).

5.4. Перелік підрядних Організацій з ТОР, з якими укладено договори (контракти).

(Розділ не потребує пояснень. Крім того, він має встановити, що цей перелік необхідно періодично переглядати).

5.5. Копії договорів/наказів на доручені види робіт (Додаток II до цих AMC&GM до Частини-МВ (до АМС M.A.201(h)1)).

(Розділ не потребує пояснень).

5.6. Копія договорів/наказів зі схваленими організаціями з ТОР.

(Розділ не потребує пояснень).

Додаток V до AMC&GM до Частини-МВ
(до AMC M.B.702(f) та AMC M.B.704(b))

EMAR Form 13 –
Рекомендований звіт схвалення за главою G розділу A Частини-МВ

EMAR Form 13 – EMAR M.A. Subpart G Approval Recommendation Report

РЕКОМЕНДОВАНИЙ ЗВІТ СХВАЛЕННЯ ЗА ГЛАВОЮ G РОЗДІЛУ A ЧАСТИНИ-МВ	**EMAR Form 13**
EMAR M.A. SUBPART G APPROVAL RECOMMENDATION REPORT	EMAR FORM 13

Частина 1: Загальні питання
Part 1: General

Найменування організації
Name of organisation:

Номер схвалення
Approval reference:

Рейтинг схвалення, на який подано запит:
Requested approval rating:

EMAR Form 14 від*:
EMAR Form 14 (if applicable) dated:

Інші утримувані схвалення (якщо застосовно):
Other approvals held (if applicable):

Адреси виробничих об’єктів/виробничі об’єкти , аудит(и) яких проведено:
Address of Facility/Facilities Audited:

Період аудиту: з до
Audit period: From to

Дата(и) аудиту:
Date(s) of audit:

Номер(и) аудиту(ів):
Audit reference(s):

Опитаний персонал (та їх положення в організації):
Persons (and their position in the organisation) interviewed:

Інспектор(и) ГУДАУ: Підпис(и):
NMAA surveyor: Signature(s):

Підрозділ ГУДАУ:
NMAA office:

Дата заповнення Частини 1 EMAR Form 13:
Date of EMAR Form 13 Part 1 completion:

РЕКОМЕНДОВАНИЙ ЗВІТ СХВАЛЕННЯ ЗА ГЛАВОЮ G РОЗДІЛУ А ЧАСТИНИ-МВ	**EMAR Form 13**
EMAR M.A. SUBPART G APPROVAL RECOMMENDATION REPORT	EMAR FORM 13

Частина 2: Перегляд аудиту відповідності главі G розділу А Частини-МВ

П’ять колонок можуть бути помічені та, за необхідності, використані для записів схвалення класу та/або виробничої лінії, виробничого об’єкту, залучених несхвалених організацій. Навпроти кожної графи, використаної під нижченаведені параграфи глави G розділу А Частини-МВ, будь ласка впишіть або знак “√” до відповідного поля, якщо відповідність задовольняє, або позначку “X”, якщо відповідність не задовольняє, та зазначте посилання на недолік, який буде записано до Частини 4, поруч з полем, або впишіть “N/A”, де параграф не застосовується, або “N/R”, де параграф застосовується але не переглядався.

Part 2: EMAR M.A. Subpart G Compliance Audit Review

The five columns may be labelled and used as necessary to record the approval product line or facility, including contracted/tasked organisations, reviewed. Against each column used of the following EMAR M.A. Subpart G sub-paragraphs please either tick (√) the box if satisfied with compliance or cross (X) the box if not satisfied with compliance and specify the reference of the Part 4 finding next to the box or enter N/A where an item is not applicable, or N/R when applicable but not reviewed.

Параграф Para	Предмет Subject					
M.A.703	Обсяг схвалення Extent of approval					
M.A.704	Керівництво організації з підтримання льотної придатності (САМЕ) (дивись Частину 3) Continuing Airworthiness Management Exposition (CAME) (see Part 3)					
M.A.705	Виробничі об’єкти Facilities					
M.A.706	Вимоги до персоналу Personnel requirements					
M.A.707	Персонал з перегляду льотної придатності Airworthiness review staff					

M.A.708	Управління підтриманням льотної придатності Continuing airworthiness management					
M.A.201	Обов’язки Responsibilities					
M.A.202	Повідомлення про дефекти (звітування про подію) Occurrence reporting					
M.A.302	Програма ТОР ПС (AMP) Aircraft Maintenance Programme					
M.A.303	Директиви льотної придатності (ADs) Airworthiness Directives					
M.A.304	Дані для модифікацій та ремонтів Data for modification and repairs					
M.A.305	Система запису про підтримання льотної придатності ПС Aircraft continuing airworthiness record system					
M.A.306	Технічний бортовий журнал ПС Aircraft technical log					
M.A.307	Передача записів про підтримання льотної придатності ПС Transfer of aircraft continuing airworthiness records					
M.A.709	Документація Documentation					
M.A.710	Перегляд льотної придатності Airworthiness review					

M.A.711	Привілеї організації Privileges of the organisation					
M.A.712	Система якості Quality system					
M.A.713	Зміни в CAMO Changes to the CAMO					
M.A.714	Ведення записів Record-keeping					
M.A.716	Недоліки CAMO виявлені ГУДАУ CAMO findings by the NMAA					

Інспектор(и) ГУДАУ: Підпис(и):
NMAA surveyor(s): Signature (s):

Підрозділ ГУДАУ:
NMAA office:

Дата заповнення Частини 2 EMAR Form 13:
Date of Form 13 Part 2 completion:

РЕКОМЕНДОВАНИЙ ЗВІТ СХВАЛЕННЯ ЗА ГЛАВОЮ G РОЗДІЛУ А ЧАСТИНИ-МВ EMAR M.A. SUBPART G APPROVAL RECOMMENDATION REPORT	**EMAR Form 13** EMAR FORM 13

Частина 3: Відповідність САМЕ вимогам глави G розділу А Частини-МВ
Будь ласка впишіть або знак "√" до графи відповідності, якщо задовольняє вимогам, або позначку "X", якщо не задовольняє вимогам та зазначте посилання на недолік, який буде записано до Частини 4, або впишіть "N/A", де пункт не застосовується, або "N/R", де пункт застосовується але не переглядався.

PART 3: Compliance with EMAR M.A. Subpart G Continuing Airworthiness Management Exposition (CAME)
Please either tick (√) the box if satisfied with compliance; or cross (X) if not satisfied with compliance and specify the reference of the Part 4 finding; or enter N/A where an item is not applicable; or N/R when applicable but not reviewed.

Частина 0 Part 0	Загальні положення організації General organisation	
0.1		Корпоративне зобов'язання відповідального керівника Corporate commitment by the Accountable Manager.
0.2		Загальна інформація General information.
0.3		Керівний персонал Management personnel.
0.4		Організаційна структура управління Management organisation chart.
0.5		Процедура повідомлення компетентного органу (ГУДАУ) щодо змін у діяльності організації/схвалення/місцезнаходження/персоналу Notification procedure to the NMAA regarding changes to the organisation's activities / approval / location / personnel.
0.6		Процедури внесення змін до САМЕ CAME amendment procedure.

Частина 1 Part 1	Процедури з управління підтриманням льотної придатності Continuing airworthiness management procedures	
1.1		Використання системи запису про підтримання льотної придатності повітряного судна технічного бортового журналу повітряного судна та застосування переліку MEL та/або CDL Utilisation of aircraft continuing airworthiness record system and aircraft technical log and MEL and/or CDL.
1.2		Програми ТОР ПС (AMPs) – схвалення та розробка поправок (підготовка до внесення змін)

Частина 1 Part 1	Процедури з управління підтриманням льотної придатності Continuing airworthiness management procedures	
		Aircraft Maintenance Programmes (AMPs) – development, amendment and approval.
1.3		Використання записів про підтримання льотної придатності та наліт (напрацювання), обов’язки, зберігання, доступ Usage and continuing airworthiness records, responsibilities, retention, access.
1.4		Дотримання та контроль директив льотної придатності/розпорядчих документів уповноваженого органу з льотної придатності Accomplishment and control of airworthiness directives/administrative documents of the authorised airworthiness authority
1.5		Аналізування ефективності програм(и) технічного обслуговування і ремонту Analysis of the effectiveness of the AMP(s).
1.6		Політика впровадження необов’язкових модифікацій Non mandatory modification embodiment policy.
1.7		Стандарти головного ремонту та головної модифікації Major repair and modification standards.
1.8		Звіти про дефекти Defect reports.
1.9		Інженерна діяльність Engineering activity.
1.10		Програми надійності Reliability programmes.
1.11		Передпольотні інспекції (огляди) Pre-flight inspections.
1.12		Зважування повітряного судна Aircraft weighing.
1.13		Процедури проведення контрольних польотів/обльотів після виконання технічного обслуговування і ремонту Maintenance check flight procedures.

EMAR Form 13

РЕКОМЕНДОВАНИЙ ЗВІТ СХВАЛЕННЯ ЗА ГЛАВОЮ G РОЗДІЛУ А ЧАСТИНИ-МВ EMAR M.A. SUBPART G APPROVAL RECOMMENDATION REPORT		**EMAR Form 13** EMAR FORM 13
Частина 3: Відповідність САМЕ вимогам глави G Частини-МВ **PART 3: Compliance with EMAR M.A. Subpart G Continuing Airworthiness Management Exposition (CAME)**		
Частина 2 Part 2	Система якості Quality system	
2.1		Політика якості підтримання льотної придатності, план якості та процедура проведення аудитів Continuing airworthiness quality policy, quality plan and quality audit procedure.
2.2		Моніторинг діяльності з управління підтриманням льотної придатності Monitoring of continuing airworthiness management activities.
2.3		Моніторинг ефективності програм(и) ТОР ПС (АМР) Monitoring of the effectiveness of the AMP(s).
2.4		Моніторинг того, що все технічне обслуговування і ремонт проводяться відповідною організацією з технічного обслуговування та ремонту (ТОР) Monitoring that all maintenance is carried out by an appropriate maintenance organisation
2.5		Моніторинг того, що все підрядне ТОР проводяться відповідно до договору (контракту), включаючи організації, залучені підрядником з технічного обслуговування та ремонту Monitoring that all contracted maintenance is carried out in accordance with the contract, including organisations used by the maintenance contractor
2.6		Персонал з аудиту якості Quality audit personnel.
Частина 3 Part 3	Договірне/доручене завдання з технічного обслуговування та ремонту (ТОР) Contracted/tasked maintenance	
3.1		Процедура вибору підрядника/дорученої організації з технічного обслуговування та ремонту (ТОР) Maintenance contractor/tasked organisation selection procedure.
3.2		Аудит якості повітряних суден Quality audit of aircraft.

Частина 4 Part 4	Процедури перегляду льотної придатності (якщо застосовно) Airworthiness review procedures (if applicable)	
4.1		Персонал з перегляду льотної придатності Airworthiness review staff.
4.2		Перегляд записів про повітряне судно Review of aircraft records.
4.3		Фізичний огляд Physical survey.
4.4		Не застосовується Not Applicable.
4.5		Рекомендації ГУДАУ щодо видачі Сертифікатів (військових) перегляду льотної придатності (MARC) Recommendations to the NMAA for the issue of a MARC
4.6		Видача Сертифікатів (військових) перегляду льотної придатності (MARC) Issuance of a MARC
4.7		Записи про перегляд льотної придатності, обов’язки, відповідальність, зберігання та доступ Airworthiness review records, responsibilities, retention and access.
4.8		Продовження сертифікатів (військових) перегляду льотної придатності Extension of a MARC

EMAR Form 13

РЕКОМЕНДОВАНИЙ ЗВІТ СХВАЛЕННЯ ЗА ГЛАВОЮ G РОЗДІЛУ А ЧАСТИНИ-МВ EMAR M.A. SUBPART G APPROVAL RECOMMENDATION REPORT	**EMAR Form 13** EMAR FORM 13

Частина 3 Відповідність САМЕ вимогам глави G Частини-МВ
PART 3: Compliance with EMAR M.A. Subpart G Continuing Airworthiness Management Exposition (CAME)

Частина 5 Part 5	Додатки Appendices	
5.1		Зразки документів Sample documents.
5.2		Перелік персоналу з перегляду льотної придатності List of airworthiness review staff
5.3		Перелік організацій, з якими укладено договори/яким доручено виконання завдання (як зазначено в підпункті АМС М.А.201(h)1 та підпункті М.А.711(a)3) List of contractors/tasked organisations as per AMC EMAR M.A.201(h)1 and EMAR M.A.711(a)3.
5.4		Перелік схвалених організацій з технічного обслуговування та ремонту, з якими укладено договори (контракти)/яким доручено виконання завдання List of approved maintenance organisations contracted/tasked
5.5		Копії договорів з підрядних робіт (Додаток II до AMC&GM до Частини-МВ (до АМС М.А.201(h)1)) Copy of contracts/taskings for contracted/tasked activities (Appendix II to AMC EMAR M.A.201(h)1.
5.6		Копії договорів (контрактів) зі схваленими організаціями з технічного обслуговування та ремонту Copy of contracts with approved maintenance organisations
5.7		Перелік Експлуатуючих організацій, яким САМО забезпечує управління підтримання льотної придатності згідно з пунктом М.А.201(k). List of Operating Organisations to whom the organisation provides the management of the continuing airworthiness of the aircraft as per EMAR M.A.201(k).
5.8		Копії договорів/формальних документів про доручені завдання щодо підтримання льотної

	☐	придатності ПС із відповідними Експлуатуючими організаціями згідно з пунктом M.A.201(k). Copy of continuing airworthiness arrangements with Operating Organisations as per AMC EMAR M.A.201(k).

Номер CAME: CAME Reference:	Поправка до CAME CAME Amendment:
Персонал ГУДАУ з аудиту: NMAA audit staff:	Підпис(и): Signature(s):
Підрозділ ГУДАУ: NMAA office:	Дата заповнення Частини 3 EMAR Form 13: Date of Form 13 Part 3 completion:

EMAR Form 13

РЕКОМЕНДОВАНИЙ ЗВІТ СХВАЛЕННЯ ЗА ГЛАВОЮ G РОЗДІЛУ А ЧАСТИНИ-МВ EMAR M.A. SUBPART G APPROVAL RECOMMENDATION REPORT	**EMAR Form 13** EMAR FORM 13

Частина 4. Висновки щодо статусу відповідності Главі G Частини-МВ.
Кожний недолік рівня 1 чи 2 має бути записано в будь-якому випадку, чи було його усунено, чи ні, та має бути ідентифіковано простим посиланням на пункти вимог Частини 2. Всі неусунені недоліки мають бути переписані та направлені в письмовій формі організації для розробки коригувальних дій.

Part 4: Findings regarding EMAR M.A. Subpart G compliance status
Each level 1 and 2 finding should be recorded whether it has been rectified or not and should be identified by a simple cross-reference to the Part 2 requirement. All non-rectified findings should be copied in writing to the CAMO for the necessary corrective action.

Посилання на Частину 2 або 3 Part 2 or 3 ref.	Посилання на номер аудиту(ів): *Недоліки* Audit reference(s): Findings	Рівень Level	Коригувальні дії Corrective action		
			Планова дата усунення Date Due	Фактична дата усунення Date Closed	Посилання на лист Reference

РЕКОМЕНДОВАНИЙ ЗВІТ СХВАЛЕННЯ ЗА ГЛАВОЮ G РОЗДІЛУ А ЧАСТИНИ-МВ	**EMAR Form 13**
EMAR M.A. SUBPART G APPROVAL RECOMMENDATION REPORT	EMAR FORM 13

Частина 5: Рекомендація щодо схвалення або підтримання, або зміни згідно з главою G розділу А Частини-МВ*

Part 5: EMAR M.A. Subpart G approval or continued approval or change recommendation*

Найменування організації: Name of organisation: Номер схвалення: Approval reference	
Посилання на номер аудиту (ів): Audit reference(s):	

Для цієї організації згідно з главою G розділу А Частини-МВ рекомендовано нижченаведений обсяг схвалення:
The following EMAR M.A. Subpart G scope of approval is recommended for this organisation:

Або рекомендовано, що обсяг схвалення згідно з главою G розділу А Частини-МВ, на який вже є посилання у EMAR Form 14 підтримано.
Or, it is recommended that the Military M.A. Subpart G scope of approval specified in EMAR Form 14 referenced. be continued.

Прізвище та ініціали інспектора ГУДАУ, що надає рекомендацію:
Name of recommending NMAA surveyor:

Підпис інспектора ГУДАУ, що надає рекомендацію:
Signature of recommending NMAA surveyor:

Підрозділ ГУДАУ:
NMAA office:

Дата рекомендації: Date of recommendation:	

EMAR Form 13 переглянуто (перевірено): Form 13 review (quality check):	Дата: Date:	

* видалити де застосовно
* delete where applicable

Додаток VI до AMC & GM до
Частини-МВ (до AMC M.A.702)

EMAR Form 2 –
Заявка для схвалення
за главою G Частини-МВ

Form 2 – Application for Military Part-M
Subpart G Approval

	Заявка для **Application for**	
Головне управління державної авіації України **Head Office of State Aviation of Ukraine**	**схвалення за главою G Частини-МВ** **Military Part-M Subpart G Approval**	**Первинне надання/Зміна** **Initial grant*/Change***

1. Найменування організації, що має намір отримати схвалення:
   Name of organisation seeking approval:

2. Торгова марка (якщо відрізняється):
   Trading name (if different):

3. Місцезнаходження (адреса(и)), що вимагає(ють) схвалення:
   Location(s) requiring approval:

4. Телефон……Факс……E-mail……..
   Tel. ..... Fax .....E-mail .....

5. Обсяг схвалення, що має відношення до цієї заявки:
   Scope of approval relevant to this application:

6. Посада та прізвище, ім’я, по батькові (запропонованого*) відповідального керівника:
Position and name of the (proposed*) Accountable Manager:
……

7. Підпис (запропонованого*) відповідального керівника:
Signature of the (proposed*) Accountable Manager:
……..

8. М.П. (якщо застосовно):……
Place:

9. Дата:……..
Date:

Примітка 1: Офіційна адреса Головного управління державної авіації України, на яку має бути відправлено форму:
вулиця Казарменна, 6В, м. Київ, 01135, Україна.
Note 1: State here the NMAA address to which the Form(s) should be sent.

Примітка 2: Будь-які збори, що підлягають до сплати, не передбачені.
Note 2: State here any fees payable if applicable.

* видалити за необхідності
* delete as applicable

EMAR Form 2

Додаток VII до AMC & GM до
Частини-МВ (до AMC M.B.702(a))

EMAR Form 4 –
Погодження призначеного керівного персоналу ГУДАУ

Form 4 – NMAA Acceptance of Nominated Management Personnel

ГОЛОВНЕ УПРАВЛІННЯ
ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ
HEAD OFFICE OF STATE AVIATION OF UKRAINE
(NATIONAL MILITARY AIRWORTHINESS AUTHORITY)

Подробиці про керівний персонал, необхідні для погодження, як зазначено у Частині-МВ
Details of Management Personnel required to be accepted as specified in Military Part-M

1. Прізвище, ім'я, по батькові:
1. Name:

2. Посада:
2. Position:

3. Кваліфікації, що мають відношення до посади, зазначеної у пункті 2:
3. Qualifications relevant to the item (2) position:

4. Досвід роботи, що має відношення до посади, зазначеної у пункті 2:
4. Work experience relevant to the item (2) position:

Підпис: ……Дата:……
Signature: Date:

Після заповнення, будь ласка відправте цю форму конфіденційним порядком до Головного управління державної авіації України
On completion, please send this form under confidential cover to the NMAA

Використовує тільки Головне управління державної авіації України
NMAA use only

Прізвище, ініціали та підпис уповноваженої посадової особи Головного управління державної авіації України, яка погоджує цю особу:
Name and signature of authorised NMAA staff member accepting this person:

Підпис: …… Дата:……..…
Signature: Date:

Прізвище, ініціали……Підрозділ:……..
Name: Office:

EMAR Form 4

Додаток VIII до AMC & GM до
Частини-MB (до AMC M.A.708(c))

Передача ТО за договором/доручення завдання з ТО

Contracted/Tasked Maintenance

1. Договори/доручені завдання з ТО.

Нижченаведені пункти не призначені для надання стандартного договору з ТО або офіційного документа про доручення завдання з ТО, але надають перелік основних пунктів, які необхідно врахувати, коли застосовно, у договорі/завданні з ТО між експлуатуючою організацією, CAMO та організацією з TOP. Нижченаведені пункти стосуються лише технічних питань та не включають питання про вартість, затримку, гарантії тощо.

Коли договір/доручене завдання з ТО укладається з більше ніж однією організацією з TOP (наприклад, базове ТО ПС – з організацією X, ТО двигуна – з організацією Y, а лінійне ТО – Z1, Z2 та Z3), слід звернути увагу на узгодженість різних договорів з ТО.

Договір/доручене завдання з ТО зазвичай не призначений для надання відповідних детальних робочих інструкцій персоналу (зазвичай не поширюється, як такий). Відповідно, у ньому слід встановити відповідальність організації, процедури та загальну практику експлуатуючої організації, CAMO та організації з TOP для забезпечення задовільного виконання функцій, таким чином, щоб будь-яка особа, яка задіяна до виконання робіт, була проінформована про його/її обов’язки та застосовні процедури. Ці процедури та загальна практика можуть бути включені/додані до CAME та MOE або складатися з окремих процедур. Іншими словами, процедури та загальна практика мають відображувати умови договору/дорученого завдання.

Примітка. У випадку, коли експлуатуюча організація уклала договір/доручає організації з TOP через CAMO (відповідно до M.A.201(h)2 та M.A.201(k)), важливо щоб усі задіяні організації повністю розуміли свою відповідальність за підтримання льотної придатності ПС. Текст у цьому документі має бути змінено таким чином, щоб забезпечити чіткий розподіл обов’язків.

2. ТО ПС/двигуна.

Нижченаведені пункти можна адаптувати до договору/дорученого завдання з ТО, який стосується базового ТО ПС, лінійного ТО ПС та ТО двигуна.

ТО ПС також включає ТО двигунів та допоміжних силових установок, поки вони встановлені на ПС.

2.1. Обсяг робіт.

Необхідно однозначно зазначити тип ТО, який має виконати організація з ТОР. У разі лінійного та/або базового ТО у договорі/дорученому завданні з ТО необхідно зазначити тип ПС та бажано вказати реєстраційні знаки ПС.

У разі ТО двигуна договір має зазначати тип двигуна.

2.2. Місця, визначені для виконання ТО/ наявні сертифікати

Необхідно вказати місце(я), де буде виконуватися базове, лінійне ТО чи ТО двигуна, як застосовно. У договорі/дорученому завданні з ТО необхідно вказати посилання на сертифікат, який має організація з ТОР у місці(ях), де буде виконуватися ТО. У разі необхідності договір/доручене завдання з ТО може передбачати можливість виконання ТО у будь-якому місці згідно з потребою у такому ТО, яка випливає або з непридатності до експлуатації ПС, або з необхідності проведення нерегулярного лінійного ТО.

2.3. Укладення договорів/доручення завдань з ТО з схваленими/ не схваленими організаціями з ТОР.

У договорі/дорученому завданні з ТО має бути вказано, за яких умов організація з ТОР може укладати договір/доручати завдання з ТО із третьою стороною (незалежно від того, чи ця третя сторона схвалена чи ні). Принаймні, договір/доручене завдання з ТО повинен мати посилання на 145.A.75. Додаткові вказівки надає AMC 145.A.75. Крім того, САМО може вимагати від організації з ТОР отримання згоди експлуатуючої організації до укладанням договору/доручення завдання з ТО з третьою стороною. Експлуатуюча організація/САМО повинні мати доступ до будь-якої інформації (особливо інформації про моніторинг системи якості) про підрядні організації з ТОР, що задіяні до виконання робіт за договором/дорученим завданням з ТО.

2.4. Програма ТОР ПС (AMP).

Необхідно вказати Програму ТОР ПС (AMP), за якою повинно виконуватися ТО ПС.

2.5. Моніторинг якості.

Умови договору/дорученого завдання з ТО мають включати положення, яке дозволяє САМО здійснювати нагляд за системою якості (включаючи аудити) організації з ТОР. Договір/доручене завдання з ТО має зазначати, як вказана організація з ТОР враховує результати нагляду за системою якості (також див. підпункт 2.22 “Зустрічі (наради)”).

2.6. Не застосовується в державній авіації.

2.7. Дані про льотну придатність ПС.

Дані про льотну придатність ПС, що використовуються для досягнення цілей договору/дорученого завдання з ТО повинні бути вказані. Це може включати, але не обмежуючись наступним:

Програма ТОР ПС (AMP);

директиви льотної придатності (ADs);

експлуатаційні директиви, що мають постійний (тривалий) вплив на

придатність до польотів;

дані про головні ремонти/модифікації;

сервісні бюлетені (SBs) (або національний еквівалент);

керівництво з ТОР ПС;

ілюстрований каталог компонентів (Illustrated Parts Catalogue (IPC)) ПС;

електричні схеми;

керівництво з усунення несправностей (відмов);

перелік мінімального обладнання (MEL) (за наявності);

список відхилення конфігурації (CDL) (за наявності);

керівництво з експлуатації;

керівництво з льотної експлуатації (Aircraft Flight Manual (AFM));

керівництво з ТО двигуна;

керівництво з ремонту двигуна.

2.8. Вхідні умови.

У договорі/дорученому завданні має бути вказано, в якому стані експлуатуюча організація має передати ПС до організації з ТОР. Для великих робіт з ТО може бути корисним організувати зустріч (нараду) з планування обсягу робіт, щоб разом узгодити спільні завдання (також див. підпункт 2.23 “Зустрічі (наради)”).

2.9. Директиви льотної придатності та сервісні бюлетені/модифікації.

У договорі/дорученому завданні має бути вказано за яку інформацію САМО несе відповідальність та зобов’язана передати організації з ТОР, наприклад:

статус Директиви льотної придатності (AD, включаючи дату виконання та обраний метод встановлення відповідності, якщо застосовно, та

статус модифікацій та рішення про виконання модифікації або сервісного бюлетеня.

Додатково до цього, договір має зазначати тип інформації, яку САМО потребуватиме у відповідь для завершення контролю статусу виконання Директиви льотної придатності (AD) та статусу модифікацій.

2.10. Контроль ресурсних показників.

Контроль ресурсних показників входить до обов’язків САМО, відповідно договір/доручене завдання з ТО має зазначати, як організація з ТОР має отримувати поточні ресурсні показники на регулярній основі, щоб бути спроможною оновлювати записи для своїх власних функцій планування (також див. підпункт 2.22 “Обмін інформацією”).

2.11. Компоненти з обмеженими ресурсними показниками.

Контроль компонентів з обмеженими ресурсними показниками є обов’язком САМО. Договір/доручене завдання з ТО має зазначити, що організація з ТОР має надати САМО всю необхідну інформацію про зняття (демонтаж)/встановлення (монтаж) компонентів з обмеженими ресурсними показниками, щоб САМО могла оновити свої записи (також див. підпункт 2.22 “Обмін інформацією”).

2.12. Поставка деталей (запасних частин).

Договір/доручене завдання з ТО має розкривати порядок постачання деталей (запасних частин) (конкретний тип матеріалів або деталей) із вказання конкретного постачальника – експлуатуюча організація, САМО або організація з ТОР, а також має бути вказано, який тип компонентів, матеріалів або деталей об'єднується в груповий комплект, ЗІП тощо. Договір/доручене завдання з ТО має чітко заявляти, що саме організація з ТОР повинна бути впевнена у тому, що відповідний компонент відповідає схваленим даним/стандарту, а також забезпечити, що компонент ПС знаходиться у задовільному стані для встановлення (монтажу). Організація з ТОР не повинна "сліпо (blindly)" приймати те, що постачається експлуатуючою організацією/САМО. Додаткові інструкції докладно описані в AMC&GM 145.A.42.

2.13. Не застосовується в державній авіації.

2.14. Планове ТО.

Плануючи ТО, слід вказати перелік документації, яку необхідно надати до організації з ТОР. Це може включати, але не обмежуватися нижченаведеним:

застосовний пакет робіт, включаючи робочі карти;

перелік планового зняття компонентів;

модифікації, які необхідно виконати.

Якщо організація з ТОР вирішила з будь-якої причини відкласти виконання завдання з ТО, це необхідно формально погодити з САМО. Якщо відкладення виходить за встановлені межі, див. підпункт 2.17 "Відхилення від графіку ТО". Це необхідно розглянути у договорі/дорученому завданні з ТО, де застосовно.

2.15. Позапланове ТО/ усунення дефектів (відмов).

Договір/доручене завдання з ТО має зазначати до якого рівня організація з ТОР може усувати дефекти (відмови) без звернення до експлуатуючої організації/САМО. Як мінімум, це має включати управління схваленням ремонтів та виконання головних ремонтів. Відкладення усунення будь-якого дефекту необхідно подати до САМО, а у разі необхідності до ГУДАУ.

2.16. Відкладені завдання з ТО.

Див. підпункти 2.14 та 2.15 вище, а також AMC 145.A.50(e). Крім того, необхідно розглянути використання MEL та CDL (якщо застосовно) для лінійного та базового ТОР ПС, у разі виявлення дефекту (відмови), який неможливо усунути під час лінійного ТО ПС.

2.17. Відхилення від графіку ТО.

Відхилення від графіку ТО мають бути надані САМО відповідно до процедур, встановлених у програмі ТО. Договір/доручене завдання має зазначати рівень підтримки, яку організація з ТО може надавати експлуатанту для обґрунтування запиту про відхилення.

2.18. Обльоти (контрольний політ) ПС.

Якщо необхідно провести обліт (контрольний політ) після ТО ПС,

його необхідно виконати згідно з процедурами, встановленими у САМЕ або МОМ/МОЕ.

2.19. Перевірка на стенді.

Договір/доручене завдання з ТО має зазначати критерій прийнятності та чи має представник САМО бути присутнім при проведенні випробування двигуна (ДСУ).

2.20. Документація передачі до експлуатації.

Передача до експлуатації має виконуватися організацією з ТОР відповідно до процедур визначених в МОЕ зазначеної організації з ТОР. Однак у договорі/дорученому завданні з ТО необхідно зазначити, які супровідні форми необхідно використовувати (технічний бортовий журнал ПС, формат передачі організації з ТОР тощо), та документацію, яку організація з ТОР має надати САМО при передачі ПС. Це може включати, але не обмежуючись нижченаведеним:

сертифікат передачі до експлуатації (CRS);

матеріали обльоту (контрольного польоту) ПС (test flight);

перелік виконаних модифікацій;

перелік ремонтів;

перелік виконаних AD;

звіт про виконане ТО;

звіт про випробування двигуна (ДСУ) на стенді.

2.21. Зберігання записів з ТО.

Експлуатуюча організація/САМО може домовитись/доручити організації з ТОР зберігання деяких записів з ТО, які вимагаються Главою С Розділу А Частини-МВ. Слід забезпечити виконання експлуатуючою організацією/САМО/організацією з ТОР кожної вимоги Глави С Розділу А Частини-МВ. У випадку домовленостей/доручених завдань із організацією з ТОР, остання має забезпечити вільний та швидкий доступ до вищезазначених записів з ТО експлуатуючій організації/САМО.

2.22. Обмін інформацією

Кожного разу, коли необхідний обмін інформацією між експлуатуючою організацією/САМО/організацією з ТОР, договір має зазначати, яка саме інформація має надаватися та коли (тобто в яких випадках та/або як часто), як, ким та кому її слід надавати.

2.23. Зустрічі (наради).

З метою забезпечення належної системи зв’язку, між експлуатуючою організацією/САМО/організацією з ТОР, умови договору/дорученого завдання з ТО мають включати положення про проведення певної кількості зустрічей (нарад) між всіма сторонами.

2.23.1. Перегляд договору/коригування дорученого завдання з ТО.

Перш ніж виконувати договір/доручене завдання з ТО, дуже важливо провести зустріч (нараду) технічного персоналу обох сторін, який бере участь у виконанні договору/дорученого завдання з ТО, щоб переконатися, що обидві сторони розуміють свої обов’язки та порозумілися щодо кожного пункту договору.

2.23.2. Зустрічі (наради) з метою планування обсягу робіт.

Збори для планування обсягу робіт необхідно організовувати таким чином, щоб всі завдання, які необхідно виконати, були взаємоузгодженні.

2.23.3. Технічні зустрічі (наради).

Можна організувати планові зустрічі (наради) для регулярного перегляду технічних питань, таких як AD, SB, майбутні модифікації, значні дефекти, виявлені під час ТО, надійність ПС та компоненту тощо.

2.23.4. Зустрічі (наради) з питань якості.

Зустрічі (наради) з якості можуть організовуватися для дослідження проблем, виявлених в ході нагляду системою якості САМО (М.А.712) та погодження необхідних коригуючих дій.

2.23.5. Зустрічі (наради) з питань надійності.

У разі наявності Програми надійності (згідно параграфу М.А.302(f)) договір\доручене завдання має зазначати відповідну участь САМО та організацій з ТОР у вказаній програмі, включаючи участь у зустрічах з питання надійності.

Додаток IX до AMC & GM до
Частини-MB (до AMC M.A.706(f) та
M.B.102(c))

Підготовка за курсом “Безпека паливних баків”
Fuel Tank Safety training

Загальні інструкції для забезпечення підготовки з проблем безпеки паливних баків викладено у додатку 4 до AMC&GM до Частини-145B (до AMC 145.A.30(e) та AMC 145.B.10(c)).