

Про затвердження Порядку освоєння ремонту виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності

Відповідно до статті 7 Повітряного кодексу України та з метою здійснення нормативно-правового регулювання питань підтримання льотної придатності державних повітряних суден, у частині освоєння і виконання ремонту державних повітряних суден, їх компонентів та обладнання, у разі коли розробник, виробник не виконує своїх обов'язків із супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки, компонентів та обладнання, підтримання їх льотної придатності,

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Порядок освоєння ремонту виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної

придатності, що додається.

2. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

Міністр оборони України
генерал-полковник

С.Т.ПОЛТОРАК

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства оборони України

№

ПОРЯДОК

освоєння ремонту виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності

I. Загальні положення

1.1. Цей Порядок визначає основні процедури, функції учасників, механізм організації і виконання робіт під час освоєння ремонту виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, а також нагляду під час серійного виконання освоєного ремонту організаціями з технічного обслуговування і ремонту у разі коли розробник, виробник не виконує своїх обов'язків із супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки, компонентів та обладнання, підтримання їх льотної придатності, а Міністерство оборони України прийняло відповідальність на себе за виконання вищезазначених функцій.

1.2. Терміни, що вживаються в цьому Порядку, мають таке значення:

авіаційна техніка державної авіації – вироби авіаційної техніки, їх компоненти та обладнання (знімне та стаціонарно встановлене на борту

повітряного судна), авіаційні засоби ураження, авіаційні тренажери, які застосовуються в державній авіації (далі – АТ);

відновлення та взяття на облік конструкторської, технологічної і ремонтної документації АТ – комплекс робіт, спрямованих на створення умов для виготовлення відповідно до цієї документації деталей та складальних одиниць для АТ з метою забезпечення справності та модернізації АТ;

дослідний ремонт – комплекс операцій для відновлення справного чи працездатного стану та установлених показників дослідної партії АТ, що здійснює організація з технічного обслуговування і ремонту під час освоєння ремонту цієї АТ;

екземпляр АТ – будь-яка одиниця найменування АТ;

нагляд – постійний контроль за виконанням організаціями з технічного обслуговування і ремонту вимог нормативно-правових актів та нормативно-технічних документів;

організація з технічного обслуговування і ремонту – підприємство авіаційної галузі України, що здійснює виготовлення, ремонт, огляд, заміну, модифікацію або усунення несправностей повітряного судна чи компонента, або будь-яку комбінацію цих робіт (далі – організація з ТОР);

освоєння ремонту – комплекс заходів із підготовки виробництва до проведення серійного ремонту АТ шляхом практичного оволодіння способами та засобами її відновлення в умовах організації з ТОР (далі – роботи);

ремонт – комплекс операцій для відновлення справного чи працездатного стану та установлених показників АТ;

розпорядчий документ – акт органа управління, який за своїм призначенням забезпечує експлуатацію АТ;

серійний ремонт – комплекс операцій для відновлення справного чи працездатного стану та установлених показників АТ, якими оволоділа організація з ТОР під час освоєння їх ремонту;

тип АТ – множина екземплярів АТ одного найменування;
установлені показники – календарні (строк служби) і ресурсні (напрацювання в годинах, циклах, запусках тощо) показники, що визначаються нормативно-технічною документацією і регламентують обмеження в експлуатації АТ.

Інші терміни цього Порядку вживаються у значенні, наведеному в Повітряному кодексі України.

1.3. Головним замовником робіт є Міністерство оборони України (далі – Головний замовник робіт).

1.4. Замовниками робіт є визначені Міністерством оборони України органи військового управління, а також центральні органи виконавчої влади або визначені ними органи управління, які за своїм призначенням забезпечують експлуатацію АТ (у тому числі АТ, яка експлуатується виключно в підрозділах, що перебувають у їх підпорядкуванні) (далі – Замовники робіт).

1.5. Головною організацією є Державний науково-дослідний інститут авіації, який здійснює наукове і методичне супроводження цих робіт (далі – Головна організація).

1.6. До освоєння ремонту АТ допускається організація з ТОР, яка уповноважена (має ліцензію) на провадження певного виду господарської діяльності у сфері виготовлення, ремонту або модернізації АТ та відповідає загальним технічним вимогам, визначеним у додатку 1.

1.7. Рішення про освоєння ремонту визначеного типу АТ (далі – Рішення про освоєння) приймається Головним замовником робіт на одній з підстав:

пропозицій Замовника робіт (наданих через Головну організацію) щодо необхідності освоєння ремонту визначеного типу АТ, експлуатацію якого він забезпечує;

пропозицій організації з ТОП (наданих через Головну організацію) щодо необхідності розширення номенклатури послуг з ремонту АТ, які вона надає, у тому числі стосовно військової АТ іноземного замовника.

1.8. Роботи щодо АТ державної авіації фінансуються в установленому порядку за рахунок джерел, не заборонених чинним законодавством України, та відповідно до законів України про здійснення державних закупівель і державне оборонне замовлення (крім закупівлі основних засобів).

1.9. Демонтовані під час робіт компоненти та обладнання АТ є державною власністю і повинні бути повернені Замовнику робіт.

Зразки АТ, які в результаті робіт/стендових випробувань будуть приведені до непридатного стану, підлягатимуть списанню в установленому порядку.

II. Основні функції учасників робіт

2.1. Головний замовник робіт:

здійснює загальну організацію, координацію, контроль виконання та нормативно-правове регулювання робіт;

приймає Рішення про освоєння;

організовує роботи з розроблення, відновлення та взяття на облік конструкторської, технологічної і ремонтної документації в установленому порядку;

призначає комісію з перевірки готовності організації з ТОП до дослідного/серійного ремонту АТ (далі – Комісія);

затверджує Акт перевірки готовності організації з ТОП до

дослідного/серійного ремонту АТ (далі – Акт Комісії);

приймає Рішення про допуск організації з ТОР до дослідного/серійного ремонту типу АТ (далі – Рішення про допуск).

2.2. Замовник робіт:

подає Головному замовнику робіт (через Головну організацію) пропозиції щодо необхідності освоєння ремонту визначеного типу АТ;

погоджує Рішення про освоєння;

організовує проведення процедур закупівлі з метою вибору організації з ТОР – виконавця робіт, у разі, якщо це передбачено Рішенням про освоєння;

передає до організації з ТОР у встановленому порядку екземпляри АТ для виконання робіт;

здійснює поетапний контроль ходу освоєння та якості ремонту дослідної партії АТ;

затверджує Звіт про готовність організації з ТОР до дослідного/серійного ремонту АТ (далі – Звіт про готовність);

погоджує Рішення про допуск;

видає розпорядчий документ про допуск екземплярів АТ до експлуатації після освоєння ремонту в організації з ТОР;

зберігає та обліковує на бухгалтерському обліку розроблену конструкторську, технологічну і ремонтну документацію, отриману в результаті виконання робіт за рахунок коштів Державного бюджету України;

надає згоду на використання організацією з ТОР розробленої конструкторської, технологічної і ремонтної документації для використання під час серійного ремонту АТ.

2.3. Головна організація:

розробляє проект Рішення про освоєння та подає його Головному замовнику робіт;

погоджує План організаційно-технічних заходів організації з ТОР щодо освоєння ремонту типу АТ (далі – План ОТЗ);

розробляє спільно з організацією з ТОР та затверджує План спільних заходів з обраною організацією з ТОР щодо освоєння ремонту типу АТ (далі – План спільних заходів);

проводить (за потреби) науково-технічну експертизу конструкторської, технологічної і ремонтної документації;

проводить науково-технічну експертизу пропозицій організації з ТОР (за наявності) щодо змін у технології ремонту АТ;

бере участь у дослідженнях технічного стану АТ дослідної партії під час освоєння її ремонту;

бере участь у поетапному контролі (за потреби) ходу освоєння та якості ремонту АТ дослідної партії;

погоджує Звіт про готовність та подає його на затвердження Замовнику робіт;

бере участь у роботі Комісії;

розробляє проект Рішення про допуск та подає його на затвердження Головному замовнику робіт;

розробляє проект розпорядчого документа Замовника робіт про допуск екземплярів АТ до експлуатації після освоєння ремонту в організації з ТОР.

2.4. Організація з ТОР:

надає Головному замовнику робіт (через Головну організацію) пропозиції щодо необхідності розширення номенклатури послуг, які надає організація з ТОР;

погоджує Рішення про освоєння (у разі фінансування робіт за рахунок власних коштів);

бере участь у процедурах закупівлі з метою вибору організації з ТОР – виконавця робіт;

розробляє та затверджує за погодженням із Головною організацією

План ОТЗ;

розробляє спільно з Головною організацією та затверджує План спільних заходів;

здійснює розроблення та відновлення конструкторської, технологічної і ремонтної документації;

здійснює технологічну підготовку виробництва до дослідного/серійного ремонту АТ;

подає Головній організації пропозиції щодо зміни технології ремонту АТ (за їх наявності);

здійснює дослідження технічного стану АТ дослідної партії під час освоєння її ремонту;

виконує дослідний ремонт АТ дослідної партії;

складає та подає на погодження Головній організації Звіт про готовність;

бере участь та забезпечує роботу Комісії;

погоджує Рішення про допуск.

III. Порядок проведення робіт

3.1. Освоєння ремонту АТ може здійснюватись поетапно у разі:

неможливості одночасної передачі Замовником робіт до організації з ТОП необхідної кількості екземплярів АТ дослідної партії;

якщо джерела фінансування Замовника робіт не забезпечують необхідного обсягу фінансування робіт на АТ дослідної партії;

якщо потужності організації з ТОП не забезпечують можливість одночасного виконання робіт АТ дослідної партії.

У цьому разі на першому етапі виконується освоєння дослідного ремонту АТ, на другому – серійного ремонту, про що зазначається в Рішенні про освоєння.

3.2. Головна організація на підставі пропозицій Замовника робіт або організації з ТОР розробляє проект Рішення про освоєння, в якому зазначаються:

найменування організації з ТОР – виконавця робіт (у разі фінансування робіт за рахунок власних коштів організації з ТОР) або відповідального (з числа Замовників робіт) за організацію процедур закупівлі з метою вибору організації з ТОР – виконавця робіт (у разі фінансування робіт за рахунок коштів державного бюджету);

тип АТ та вид ремонту, що підлягає освоєнню;

конструкторська, технологічна і ремонтна документація, що підлягає відновленню та взяттю на облік;

дослідна партія АТ, на якій здійснюватиметься освоєння ремонту (дослідний ремонт): кількість одиниць виробів, їх заводські номери, строки їх передачі до організації з ТОР та повернення Замовнику робіт (у разі фінансування робіт за рахунок коштів державного бюджету);

орієнтовні строки освоєння ремонту АТ та (за наявності) етапи виконання робіт;

джерела фінансування освоєння ремонту АТ;

учасники робіт та завдання під час освоєння ремонту АТ.

3.3. Обрана організація з ТОР після завершення технологічної підготовки виробництва та виконання дослідного ремонту одного екземпляра АТ дослідної партії складає Звіт про готовність організації з ТОР до дослідного ремонту АТ, а в разі виконання дослідного ремонту всієї дослідної партії АТ – Звіт про готовність організації з ТОР до серійного ремонту АТ (далі – Звіт), який подає на погодження Головній організації. Погоджений Звіт є підставою щодо можливості призначення Комісії.

3.4. Комісію призначає Головний замовник робіт. До роботи Комісії залучаються військові представництва Міністерства оборони України та (за

згодою) представники інших організацій з ТОР.

3.5. Комісія:

здійснює оцінку відповідності організації з ТОР загальним технічним вимогам, визначеним у додатку 1, додатковим вимогам, установленим Головним замовником робіт, та вимогам чинних нормативних документів із ремонту АТ;

перевіряє повноту освоєння визначеного виду ремонту та результати льотних або стендових випробувань АТ дослідної партії;

визначає (за потреби) заводський номер АТ, що підлягає комісійним довготривалим стендовим випробуванням;

перевіряє правильність визначення трудовитрат на серійний ремонт зразка та орієнтовної вартості ремонту;

визначає терміни усунення недоліків (за наявності);

складає Акт Комісії та подає його на затвердження Головному замовнику робіт.

3.6. За наявності недоліків, зазначених в Акті Комісії, організація з ТОР складає план їх усунення, про результати виконання якого інформує Головного замовника робіт. Головний замовник робіт призначає (за необхідності) комісію з перевірки стану усунення недоліків.

3.7. За позитивними результатами роботи Комісії (за результатами усунення недоліків) Головна організація розробляє проект Рішення про допуск, погоджує його встановленим порядком та разом зі Звітом подає на затвердження Головному замовнику робіт. У Рішенні про допуск зазначаються:

найменування організації з ТОР, яка здійснила роботи, вид ремонту та тип АТ, до виконання ремонту якої допускається організація з ТОР;

нормативно-технічна документація, згідно з якою організація з ТОР

виконує ремонт АТ;

значення встановлених показників після виконання ремонту АТ в організації з ТОР;

пропозиції щодо видання розпорядчого документа про допуск до експлуатації екземплярів АТ після освоєння ремонту в організації з ТОР.

3.8. У разі якщо організація з ТОР освоїла серійний ремонт цивільної авіаційної техніки, однотипної з АТ, або військової АТ іноземного експлуатанта, то допуск організації з ТОР до виконання серійного ремонту АТ здійснюється за процедурою, яка передбачає:

проведення Головною організацією науково-технічної експертизи відповідної ремонтної документації, за якою виконується ремонт цивільної авіаційної техніки або військової АТ іноземного експлуатанта;

здійснення заходів технологічної підготовки виробництва організації з ТОР відповідно до висновків науково-технічної експертизи Головної організації;

складання Звіту про готовність;

призначення Комісії Головним замовником робіт;

прийняття Рішення про допуск відповідно до пункту 3.7 цього Порядку.

3.9. Перелік документів, які розробляються під час проведення робіт з освоєння ремонту АТ, наведено в додатку 2.

IV. Наукове супроводження серійного ремонту АТ

4.1. Наукове супроводження серійного ремонту АТ здійснюється з метою впровадження нових технологічних процесів, розширення номенклатури запасних частин, що виготовлюються в організації з ТОР,

внесення змін та доповнень до нормативно-технічної документації з ремонту АТ, введення додаткових контрольних зразків (еталонів) вузлів і деталей АТ, що ремонтується в організації з ГОР.

4.2. Для ефективного та якісного виконання наукового та методичного супроводження освоєння і виконання серійного ремонту АТ Головна організація розробляє та затверджує відповідні методичні рекомендації.

Командувач Повітряних Сил
Збройних Сил України
генерал-полковник

Ю.А.БАЙДАК

Додаток 1

до Порядку освоєння ремонту виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності

ЗАГАЛЬНІ ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

до організацій з технічного обслуговування і ремонту

I. Загальні вимоги

1.1. Організація з ТОР повинна забезпечувати умови виконання робіт на АТ, які встановлені нормативною документацією для конкретного типу АТ.

1.2. Ремонт АТ, яка містить відомості, що становлять державну таємницю, виконується за умови наявності спеціального дозволу на провадження діяльності, пов'язаної з державною таємницею, та відповідності встановленої категорії режиму секретності.

II. Вимоги до виробничих приміщень

2.1. Авіаційні ангари, цехи, майстерні, дільниці (далі – виробничі приміщення) організації з ТОР повинні гарантувати захист від погодних умов, бути достатньо просторими для виконання ремонту АТ та його компонентів. Спеціалізовані майстерні повинні бути захищені від забруднення робочої зони та навколишнього середовища і унеможливлювати несанкціонований доступ до них.

2.2. Офісні приміщення повинні забезпечувати потреби ремонту АТ. У них повинні бути створені умови для виконання персоналом завдань у спосіб, що забезпечує дотримання вимог нормативних документів з організації ремонту АТ.

2.3. Виробничі та офісні приміщення повинні відповідати роботам за призначенням та спеціальним вимогам, що до них висуваються. Виробничі приміщення повинні бути придатні до ремонту АТ та забезпечувати:

придатність до організації робочих місць, розміщення служб та персоналу, обладнання, стендів, засобів вимірювальної техніки (далі – ЗВТ), пристосувань та інструменту, складських та побутових приміщень;

придатність до виконання конкретних видів секретних робіт (за умови ремонту АТ, яка містить відомості, що становлять державну таємницю);

достатню для виконання виробничого плану кількість робочих місць, оснащених згідно з установленими вимогами;

виконання складальних, налагоджувальних, регулювальних робіт та спеціальних видів робіт на ізольованих дільницях;

захист АТ від навколишнього середовища (пилу, опадів тощо), попадання сторонніх предметів;

безпеку робочих зон (протипожежний стан, захист від шкідливих і токсичних впливів тощо);

зв'язок між підрозділами та із зовнішніми організаціями.

2.4. Умови роботи персоналу повинні бути прийнятними та відповідати конкретним завданням. У виробничих приміщеннях повинні забезпечуватися:

температурний режим для нормальної роботи персоналу;

достатня чистота і освітленість для виконання будь-яких робіт та перевірок, захищеність від шуму поблизу розташованих виробничих діляниць та навколишнього середовища;

спеціальні умови, передбачені нормативною документацією для виконання ремонту АТ.

2.5. Компоненти, витратні матеріали повинні зберігатися на складах, що охороняються. Складські приміщення повинні забезпечувати окреме і надійне їх зберігання, можливість вільного та безпечного руху, безпеку зберігання токсичних, пожежо- і вибухонебезпечних, а також радіоактивних речовин.

Умови зберігання повинні забезпечувати зберігання справної продукції окремо від несправної і запобігати виходу її з ладу (псуванню) та пошкодженню.

2.6. Організація з ТОР повинна документально підтвердити правомірність використання приміщень та площ, які належать іншим організаціям.

III. Вимоги до персоналу

3.1. Організація з ТОР повинна мати достатню кількість керівного персоналу для підтримання відповідності організації з ТОР цим вимогам, організації та забезпечення ремонту АТ, забезпечення виконання правил та процедур, встановлених організацією з ТОР, управління і нагляду за системою контролю та забезпечення якості. Керівний персонал організації з ТОР повинен володіти знаннями, досвідом роботи та навичками,

необхідними для організації ремонту АТ.

3.2. Організація з ТОР повинна мати достатню кількість компетентного персоналу, що безпосередньо виконує ремонт АТ та здійснює контроль.

Роботи з ремонту та контроль АТ повинен виконувати персонал, який має відповідний допуск та кваліфікацію, засвідчені документами. Роботи за спеціальними процесами повинен виконувати персонал, який пройшов навчання, атестований та допущений до їх виконання.

3.3. Порядок підготовки, підвищення кваліфікації та допуску персоналу до роботи повинен бути документований та відповідати вимогам нормативних документів.

IV. Засоби виконання робіт

4.1. Організація з ТОР повинна мати обладнання, стенди, оснастку, інструменти та матеріали (далі – засоби), які визначені нормативною документацією та відповідають установленим вимогам. Інші засоби повинні бути допущені до застосування за встановленими організацією з ТОР процедурами за документами, що засвідчують їх виконання.

4.2. Організацією з ТОР повинно бути запроваджено систему утримання, зберігання, перевірки, калібрування (повірки) засобів, обліку їх надходження та видачі на виробничі ділянки (робочі місця), а також ізоляції (утилізації) засобів, що не відповідають установленим вимогам.

4.3. Усі засоби повинні бути ідентифіковані (маркіровані, паспортизовані) відповідно до встановлених вимог. Документація на засоби повинна бути облікована, зберігатися та вестися згідно з установленими вимогами.

4.4. Організація з TOP повинна документально підтвердити правомірність використання засобів, які належать іншим організаціям, та відповідність таких засобів вимогам організації з TOP.

V. Матеріали та компоненти

5.1. Для ремонту повинні використовуватися матеріали та компоненти, що відповідають типовій конструкції АТ. Їх якість під час надходження до організації з TOP контролюється в обсязі вимог нормативних документів та документів на поставку. Процедури перевірки та руху матеріальних засобів повинні забезпечувати видачу у виробництво лише кондиційних матеріалів та компонентів.

5.2. Організація з TOP має право виготовляти визначені номенклатурою компоненти, якщо дотримано встановлену процедуру освоєння їх виготовлення, а відповідні процедури та технології їх серійного виробництва документально встановлено організацією з TOP. Відповідний перелік компонентів повинен бути затверджений уповноваженим структурним підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України.

5.3. Компоненти, які відпрацювали ресурс (строк служби) або не

ремонтпридатні, вилучаються організацією з ТОР із системи їх обігу та повертаються Замовнику робіт.

VI. Вхідний контроль

6.1. Вхідний контроль компонентів та матеріалів повинен здійснюватися згідно з переліками продукції та параметрів (показників), що контролюються.

6.2. Робочі місця та персонал, що здійснює вхідний контроль, повинні бути атестовані згідно із встановленим порядком. ЗВТ, випробувальне обладнання, стенди повинні відповідати вимогам нормативної документації.

6.3. До виконання вхідного контролю можуть залучатися сторонні організації з відповідними можливостями, що документально засвідчується.

6.4. Продукція, що надійшла на вхідний контроль, повинна зберігатися окремо від прийнятої та забракованої під час вхідного контролю.

6.5. Облікові документи щодо вхідного контролю повинні бути оформлені за встановленими формами.

VII. Зберігання, ідентифікація, транспортування

7.1. Організація з ТОР повинна забезпечувати складування, зберігання, ідентифікацію та транспортування матеріалів і компонентів з метою:

збереження фізико-хімічних властивостей, геометричних параметрів та характеристик, заданих нормативними документами і умовами поставки;

захисту від пошкоджень, забруднень;
збереження цілісності супровідної документації, етикеток та інших ознак ідентифікації;
збереження комплектності та запобігання переплутуванню.

7.2. Порядок зберігання АТ, її компонентів та матеріалів повинен забезпечувати їх облік та запобігання несанкціонованому доступу до них, своєчасну ізоляцію некондиційних матеріалів та компонентів.

7.3. Організація з ТОР повинна передбачати ідентифікацію матеріалів та компонентів з моменту вхідного контролю до встановлення на АТ, а також ідентифікацію виконавців усіх робіт.

7.4. Порядок транспортування АТ та матеріалів повинен запобігати їх пошкодженню та потраплянню сторонніх предметів на всіх етапах ремонту.

VIII. Метрологічне забезпечення

8.1. Організація з ТОР повинна мати нормативну документацію, на підставі якої розроблено процедури організації з ТОР з метрологічного забезпечення. Персонал метрологічної служби повинен пройти навчання та атестацію згідно з установленими вимогами.

8.2. Метрологічна та вимірювальна лабораторії організації з ТОР повинні бути атестовані, що засвідчується відповідними документами. Атестовані в системі інших центральних органів виконавчої влади лабораторії повинні бути зареєстровані в уповноваженому у сфері оборони органі з метрології і стандартизації.

8.3. Організація з TOP має право залучати до метрологічних (вимірювальних) робіт атестовані встановленим порядком лабораторії сторонніх організацій з відповідним документальним підтвердженням.

8.4. ЗВТ повинні бути повірені, марковані про придатність із зазначенням дати наступної повірки. Результати повірок повинні бути обліковані у відповідних документах. Організацією з TOP повинно бути забезпечено неможливість використання ЗВТ з простроченою датою повірки.

8.5. ЗВТ, що калібруються (повіряються) і які не підлягають калібруванню (повірці), повинні бути обліковані у відповідних книгах. Зведений облік ЗВТ за організацією з TOP може вестися в електронному вигляді.

IX. Документація

9.1. Організація з TOP повинна мати необхідну для ремонту АТ обліковану ремонтну, експлуатаційну, конструкторську, що стосується запланованої виробничої програми, робочу технологічну та внутрішню документацію (далі – документація).

9.2. Організацією з TOP повинен бути забезпечений безперешкодний доступ до документації персоналу, що виконує та контролює роботи на АТ.

9.3. Процедурами контролю за станом документації повинні бути гарантовані її своєчасне оновлення, внесення змін та доведення до персоналу, облік та зберігання.

9.4. Організацією з TOP повинен бути розроблений Опис організації з TOP (Керівництво організації з TOP) – стандарт організації з TOP (далі –

Опис), який регламентує його діяльність.

Опис повинен бути затверджений керівником організації з ТОР. Він повинен містити основні відомості про організацію з ТОР:

ствердження про відповідність виробничої діяльності організації з ТОР цим вимогам і зобов'язання щодо їх дотримання, які підписані керівником організації з ТОР;

основні юридичні відомості: повне та скорочене найменування організації з ТОР, юридична та поштова адреси, реквізити засобів зв'язку, копії Свідоцтва про державну реєстрацію юридичної особи та установчих документів організації з ТОР (витяг з них), завірені в установленому порядку. Допускається надавати їх на вимогу як окремі документи;

процедури внесення змін до Опису та повідомлення про зміни в організації з ТОР;

план організації з ТОР, структурна схема з позначенням підлеглості та взаємозв'язків керівного персоналу, опис виробничих приміщень, список керівного персоналу до рівня керівників структурних підрозділів, їх права та основні обов'язки.

До Опису повинні бути надані такі відомості:

про укомплектованість персоналом, наявність системи підготовки, підвищення кваліфікації та атестації, наявність власної навчальної бази, її спеціалізацію та оснащення;

про перелік посад (спеціальностей), право займання яких потребує наявності документів, виданих організацією з ТОР та зовнішніми повноважними організаціями;

список зовнішніх організацій, що проводять навчання;

перелік видів діяльності, типів АТ (модифікацій) та видів робіт на них, до виконання яких організація з ТОР допущена встановленим порядком;

копія спеціального дозволу на право провадження діяльності,

пов'язаної з державною таємницею (за умови ремонту АТ, яка містить відомості, що становлять державну таємницю);

документи, на підставі яких встановлюються ресурси (строки служби), у тому числі гарантійні, на відремонтовану (модернізовану) АТ;

копії документів про освоєння видів діяльності (робіт), оформлені за участі розробника та/або виробника АТ, та/або уповноваженого органу, у разі якщо розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності;

відомості про документацію, яка використовується під час ремонту АТ, реквізити документів, які визначають склад ремонтної (технологічної) документації;

перелік компонентів, які ремонтуються організацією з ТОР, відомості про вироби, що мають паспорти або етикетки;

реєстр персоналу, що має сертифікаційні допуски, та зразки їх підписів. Може надаватись як окремий документ;

відомості про організацію технологічного процесу ремонту (маршрутний опис, блок-схема тощо), основні етапи та підрозділи організації з ТОР, які беруть участь на кожному етапі. У разі неповного циклу ремонту викладаються особливості організації робіт, що виконуються;

перелік підрядних організацій, у тому числі й тих, що не потребують сертифікації, але виконують роботи для організації з ТОР;

відомості про види та засоби неруйнівного контролю, а також про персонал, який виконує неруйнівний контроль (можливо надавати як окремий документ), джерело інформації про номенклатуру деталей та вузлів, що підлягають неруйнівному контролю, за кожним типом АТ;

відомості про службу технічного контролю (якості) організації з ТОР: структура, укомплектованість персоналом тощо;

відомості про метрологічне забезпечення: наявність спеціального підрозділу, забезпеченість обладнанням та документацією,

укомплектованість персоналом, наявність реєстру ЗВТ тощо;

загальний опис забезпеченості виробництва енергоносіями та комунікаціями, їх відповідність вимогам нормативних документів;

відомості про приміщення з особливими вимогами до умов виконання робіт (температура, вологість, освітленість тощо) – перелік приміщень, параметри середовища яких підлягають контролю згідно з вимогами відповідної нормативної документації; інформація про засоби, за допомогою яких організація з ТОР створює необхідні умови виконання робіт;

відомості про постачальників та субпідрядників – перелік постачальників авіаційно-технічного майна з їхньою класифікацією за групами (матеріали, компоненти); перелік постачальників послуг (субпідрядників) для виконання заявлених видів робіт. Можуть надаватись окремим документом;

відомості про достатність наявних засобів, методи маркування інструменту, вид та зміст записів про маркування;

відомості про випробувальні підрозділи (льотно-випробувальна станція, випробувальна станція авіаційних двигунів тощо), кваліфікацію персоналу, реєстр випробувального обладнання, результати атестації випробувального обладнання (копії атестатів, у тому числі первинної атестації);

відомості про виробничо-контрольну документацію – перелік еталонних справ ремонту за типами АТ (модифікаціями) та компонентів; інформація про особливості комплектування виробничо-контрольної документації на компоненти, що ремонтуються за окремими замовленнями.

9.5. Ремонтні роботи повинні виконуватися за робочою технологічною документацією, яка визначає технології виконання операцій на робочих місцях і дільницях та забезпечує відповідність відремонтованих виробів встановленим вимогам.

9.6. На кожний виріб АТ, на якому виконано технічне обслуговування, на всіх етапах оформляється виробничо-контрольна документація. На кожний відремонтований виріб АТ оформляється справа ремонту.

Х. Контроль та забезпечення якості

10.1. Організація з ТОР розробляє та впроваджує документально оформлену систему контролю та забезпечення якості ремонту (далі – система контролю), яка повинна забезпечувати відповідність АТ установленим вимогам під час і після виконання ремонту.

10.2. Система контролю повинна охоплювати всі засоби та процедури, які використовуються під час ремонту АТ. Її ефективність повинна забезпечуватися дієвою системою зворотного зв'язку.

10.3. Повноваження та взаємодія керівного, виробничого персоналу, а також персоналу, що здійснює контроль, повинні бути чітко визначені та документовані.

10.4. Політика організації з ТОР у сфері безпеки польотів, контролю якості та система її забезпечення повинна бути викладена в настанові (керівництві) з якості організації з ТОР з посиланням на це в Описі.

ХІ. Планування виробництва

11.1. Організація з ТОР повинна впровадити систему планування виробництва, що відповідає обсягу та складності запланованих видів робіт (діяльності). Система планування виробництва повинна використовуватися для планування всіх ресурсів організації з ТОР, необхідних для безпечного

завершення ремонту АТ.

11.2. У разі виробничої необхідності в організації з ТОР може використовуватися позмінна робота персоналу. Планування завдань з ремонту АТ та організації робочих змін має здійснюватися з урахуванням обмежень, пов'язаних із характеристиками людської працездатності.

11.3. Організація з ТОР повинна розробляти та впроваджувати процедури передачі продовження або завершення робіт наступній виробничій зміні або у разі зміни складу виконавців. У такому разі відповідна інформація має адекватно передаватися від персоналу, що змінюється, до персоналу, що приступає до роботи.

ХІІ. Перевірки та випробування

12.1. Кожний виріб АТ, який пройшов ремонт в організації з ТОР, повинен пройти перевірку, наземні (стендові) випробування в порядку та обсязі, які передбачені ремонтною, експлуатаційною та конструкторською документацією, що стосується цих перевірок і випробувань.

12.2. Кожне відремонтоване організацією повітряне судно (далі – ПС) підлягає льотним випробуванням відповідно до затвердженої у встановленому порядку програми льотних випробувань.

Випробувальні польоти державних ПС здійснюються за наявності спеціального сертифіката льотної придатності державного повітряного судна, виданого уповноваженим структурним підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України.

Випробувальні польоти інших ПС здійснюються відповідно до дозвільної системи, встановленої уповноваженими органами Міністерства

оборони України або Генерального штабу Збройних Сил України.

12.3. Льотно-випробувальна станція організації з ТОР, що виконує під час ремонту ПС льотні випробування (обльоти після виконання технічного обслуговування/регламентних робіт), повинна відповідати встановленим вимогам.

12.4. Усі відхилення, виявлені під час випробувань (перевірок) та пов'язані з працездатністю АТ, повинні бути задокументовані та усунуті під контролем служби технічного контролю (якості) організації з ТОР.

12.5. Параметри та технічні характеристики АТ, що пройшли випробування (перевірки), повинні фіксуватися у протоколах (контрольних картах) установленної форми.

ХІІІ. Підтвердження робіт

13.1. Організація з ТОР зберігає записи, які підтверджують виконання всіх вимог щодо видачі документів під час передачі АТ в експлуатацію, включаючи всі документи, оформлені субпідрядними організаціями. Організація з ТОР на вимогу Замовника робіт передає експлуатанту АТ копії документів, які засвідчують ремонт окремих складових АТ.

Записи повинні зберігатися в безпечний спосіб, який унеможлиблює їхню втрату внаслідок пожежі, затоплення або викрадення.

13.2. Організація з ТОР зберігає копії всіх записів про технічне обслуговування і ремонт та всіх пов'язаних з ними даних після того, як АТ, на якій були проведені роботи, було передано з організації з ТОР експлуатанту, до чергового її надходження для проведення однотипних робіт. У разі припинення діяльності організації з ТОР всі записи щодо технічного обслуговування АТ передаються експлуатанту або зберігаються у спосіб,

Продовження додатка 1
визначений уповноваженим структурним підрозділом Міністерства оборони
України з питань регулювання діяльності державної авіації України.

Додаток 2

до Порядку освоєння ремонту виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності

ПЕРЕЛІК ДОКУМЕНТІВ,

які розробляються під час проведення робіт з освоєння ремонту АТ

№ з/п	Найменування документа	Організація (установа), що розробляє	Організація (установа), що погоджує	Хто затверджує (приймає рішення)
1	2	3	4	5
1	Рішення про освоєння ремонту визначеного типу АТ	Головна організація	Замовник робіт Виконавці робіт	Головний замовник робіт
2	План організаційно-технічних заходів організації з ТОР щодо освоєння ремонту типу АТ	Виконавці робіт	Головна організація	Керівник виконавця робіт
3	План спільних заходів організації з ТОР та Головної організації щодо	Виконавці робіт Головна	—	Керівник Головної організації

1	2	3	4	5
	освоєння ремонту типу АТ	організація		Керівник виконавця
4	Звіт про готовність організації з ТОР до дослідного/серійного ремонту АТ	Виконавці робіт	Головна організація	Замовник робіт
5	Акт перевірки готовності організації з ТОР до дослідного/серійного ремонту АТ	Замовник робіт	Керівник виконавця робіт	Головний замовник робіт
6	Рішення про допуск організації з ТОР до дослідного/серійного ремонту типу АТ	Головна організація	Замовник робіт Виконавці робіт	Головний замовник робіт
7	Розпорядчий документ про допуск екземплярів АТ до експлуатації після освоєння ремонту в організації з ТОР	Головна організація	—	Замовник робіт