



МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

Начальника Управління регулювання діяльності державної авіації України
(з основної діяльності)

31.05.2017

м. Київ

№ 27

Про затвердження Прийнятних методів встановлення відповідності та керівного матеріалу до Правил схвалення організацій з технічного обслуговування та ремонту авіаційної техніки державної авіації (Частина-145В)

Відповідно до статті 7 Повітряного кодексу України, на виконання вимог пункту 145.В.10(d) Правил схвалення організацій з технічного обслуговування та ремонту авіаційної техніки державної авіації (Частина-145В), зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 06 лютого 2017 року за № 161/30029, затверджених наказом Міністерства оборони України від 23 грудня 2016 року № 714 “Про затвердження правил державної авіації України з питань підтримання льотної придатності”, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 06 лютого 2017 року за № 160/30028, та на підставі рішення постійно діючої комісії Управління регулювання діяльності державної авіації України з питань сертифікації, зазначеного у Протоколі від 30 травня 2017 року № 9,

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Прийнятні методи встановлення відповідності та керівний матеріал до Правил схвалення організацій з технічного обслуговування та ремонту авіаційної техніки державної авіації (Частина-145В), що додаються.

2. Рекомендувати підприємствам та організаціям, які здійснюють експлуатацію, технічне обслуговування та ремонт авіаційної техніки державної авіації, використання Прийнятних методів встановлення відповідності та керівного матеріалу до Правил схвалення організацій з технічного обслуговування та ремонту авіаційної техніки державної авіації (Частина-145В) для виконання відповідних вимог зазначених правил.

3. Уповноважити сектор сертифікації організацій з технічного обслуговування та ремонту авіаційної техніки Управління регулювання діяльності державної авіації України доводити цей наказ до відома підприємств та організацій, зареєстрованих на території України, що здійснюють експлуатацію, технічне обслуговування та ремонт авіаційної техніки державної авіації.

4. Контроль за виконанням наказу покласти на начальника відділу льотної придатності повітряних суден – заступника начальника Управління регулювання діяльності державної авіації України полковника Ярошенка В.А.

Начальник Управління регулювання
діяльності державної авіації України

М.Б.КУШНІРУК

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ начальника Управління
регулювання діяльності державної
авіації України

31.05.2017 № 27

(зі змінами відповідно до наказів
від 04.01.2018 № 1, від 03.12.2018
№ 39 та від 23.07.2020 № 33)

**ПРИЙНЯТНІ МЕТОДИ ВСТАНОВЛЕННЯ ВІДПОВІДНОСТІ ТА
КЕРІВНИЙ МАТЕРІАЛ ДО ПРАВИЛ СХВАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙ З
ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА РЕМОНТУ АВІАЦІЙНОЇ
ТЕХНІКИ ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЇ (ЧАСТИНА-145В)**

**(ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND GUIDANCE
MATERIAL (AMC & GM) TO MILITARY PART-145)**

I. ВСТУПНА ЧАСТИНА

1. Наказом Міністерства оборони України “Про затвердження правил державної авіації України з питань підтримання льотної придатності” від 23.12.2016 № [714](#), зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 06.02.2017 за № 160/30028, затверджено нову редакцію Правил схвалення організацій з технічного обслуговування та ремонту авіаційної техніки державної авіації ([Частина-145В](#)), зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 06.02.2017 за № 161/30029 (далі – Частина-145В).

2. Ці Прийнятні методи встановлення відповідності та керівний матеріал до Правил схвалення організацій з технічного обслуговування та ремонту авіаційної техніки державної авіації (Частина-145В) (далі – AMC & GM до Частини-145В) розроблено на виконання пункту 145.В.10(d) Частини-145В.

3. Наказом, зазначеним у параграфі 1, затверджено нижченаведені правила, на які є посилання у цих AMC & GM до Частини-145В, а саме:

Правила підтримання льотної придатності авіаційної техніки державної авіації ([Частина-МВ](#)), зареєстровані в Міністерстві юстиції України 06.02.2017 за № 160/30028 (далі – Частина-МВ);

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](#)),

zareєстровані в Міністерстві юстиції України 06.02.2017 за № 163/30031 (далі – Частина-147В).

У цих AMC & GM до Чащини-145В 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, zareєстровані в Міністерстві юстиції України 12.12.2016 за № 1603/29733 (у редакції наказу Міністерства оборони України від 20.02.2019 № 70, zareєстрованого в Міністерстві юстиції України 20.03.2019 за № 274/33245) (далі – Частина-21В).

4. Ці AMC & GM до Чащини-145В розроблені з використанням нижченаведених документів, а саме:

“European Military Airworthiness Requirement. [EMAR 145. AMC & GM](#)”, видання 1.3, схваленого 12.02.2019 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 1.3, схваленого 10.10.2017 MAWA Forum під егідою EDA;

“[Acceptable Means of Compliance \(AMC\) and Guidance Material \(GM\) to Annex II \(PART-145\) to Regulation \(EU\) No 1321/2014](#)”, видання 2 від 17.12.2015 (Annex II to ED Decision 2015/029/R);

“[Acceptable Means of Compliance \(AMC\) and Guidance Material \(GM\) to Annex II \(PART-145\) to Regulation \(EU\) No 1321/2014](#)”, видання 2, поправка 1 від 11.07.2016 (Annex II to ED Decision 2016/011/R).

ЗМІСТ

РОЗДІЛ А. ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ	6
АМС 145.А.10. Сфера застосування	6
GM 145.А.10. Сфера застосування.....	7
АМС 145.А.15. Заявка	7
АМС 145.А.20. Умови схвалення.....	7
АМС 145.А.25(а). Вимоги до виробничого об'єкта.....	7
АМС 145.А.25(б). Вимоги до виробничого об'єкта	8
АМС 145.А.25(с). Робоче середовище.....	8
АМС 145.А.25(д). Вимоги до виробничого об'єкта	8
АМС 145.А.30(а). Вимоги до персоналу.....	8
АМС 145.А.30(б). Вимоги до персоналу.....	9
АМС 145.А.30(с). Вимоги до персоналу	10
АМС 145.А.30(д). Вимоги до персоналу.....	10
АМС 1 145.А.30(е). Вимоги до персоналу	11
АМС 2 145.А.30(е). Вимоги до персоналу	14
АМС 3 145.А.30(е). Вимоги до персоналу	15
АМС 4 145.А.30(е). Вимоги до персоналу	15
GM 1 145.А.30(е). Вимоги до персоналу (Навчальна програма для початкової підготовки з людського фактора).....	15
GM 2 145.А.30(е). Процедура оцінки компетентності.....	18
GM 3 145.А.30(е). Шаблон для записів про досвід/підготовку.....	21
АМС 145.А.30(ф). Вимоги до персоналу	23
GM 145.А.30(ф). Вимоги до персоналу	24
АМС 145.А.30(г). Вимоги до персоналу.....	24
АМС 145.А.30(х). Вимоги до персоналу.....	27
АМС 145.А.30(і)(4). Вимоги до персоналу	27
GM 145.А.30(і)(4). Вимоги до персоналу (льотний екіпаж).....	29
АМС 145.А.30(і)(5). Вимоги до персоналу.....	29
АМС 145.А.30(і)(5)(і). Вимоги до персоналу	29
АМС 145.А.30(і)(5)(іі). Вимоги до персоналу	30
АМС 145.А.35(а). Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал.....	30
АМС 145.А.35(б). Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал.....	32
АМС 1 145.А.35(с). Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал.....	32
АМС 2 145.А.35(с). Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал.....	32
АМС 145.А.35(д). Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал.....	32
АМС 145.А.35(е). Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал.....	34
АМС 145.А.35(ф). Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал	34
АМС 145.А.35(і). Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал	34
АМС 145.А.35(н). Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал.....	35
АМС 145.А.35(о). Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал.....	35
GM 145.А.35(о). Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал	36
АМС 145.А.40(а). Обладнання, інструменти та матеріали	36
АМС 145.А.40(б). Обладнання, інструменти та матеріали	36
АМС 145.А.42(а). Приймання компонентів	37
GM 145.А.42(а). Приймання компонентів.....	38
АМС 145.А.42(а)2. Приймання компонентів	38
АМС 145.А.42(а)3. Приймання компонентів	38
АМС 145.А.42(а)3(іі). Приймання компонентів.....	39
АМС 145.А.42(а)4. Приймання компонентів	40
АМС 145.А.42(а)5. Приймання компонентів	40
АМС 145.А.42(б). Приймання компонентів.....	41

AMC 145.A.42(c). Приймання компонентів	42
AMC 145.A.42(d). Приймання компонентів	44
GM 145.A.42(d). Приймання компонентів.....	45
AMC 145.A.45(b). Дані для TOP.....	45
AMC 145.A.45(c). Дані для TOP	46
AMC 145.A.45(d). Дані для TOP.....	47
AMC 145.A.45(e). Дані для TOP	47
GM 145.A.45(e). Дані для TOP.....	48
AMC 145.A.45(f). Дані для TOP.....	48
AMC 145.A.45(g). Дані для TOP.....	48
AMC 145.A.47(a). Планування TOP	49
AMC 145.A.47(b). Планування TOP	49
AMC 145.A.47(c). Планування TOP	50
EASA 145.A.48 Виконання TOP (Regulation (EU) 2015/1536).....	50
EASA GM 145.A.48. Виконання TOP	51
EASA AMC1 145.A.48(b). Виконання TOP	51
EASA AMC2 145.A.48(b). Виконання TOP.....	51
EASA AMC3 145.A.48(b). Виконання TOP.....	52
EASA AMC4 145.A.48(b). Виконання TOP	52
EASA AMC4 145.A.48(c). Виконання TOP	54
EASA GM 145.A.48(c). Виконання TOP.....	55
EASA GM 145.A.48(d). Виконання TOP – контрольовані обмеження критичних конструктивних конфігурацій (CDCCL)	55
AMC 145.A.48(b). Виконання TOP	55
AMC 145.A.48(c). Виконання TOP.....	57
AMC 145.A.50(a). Сертифікація TOP	57
AMC 145.A.50(b). Сертифікація TOP.....	58
AMC 1 145.A.50(d). Сертифікація TOP.....	58
AMC 2 145.A.50(d). Сертифікація TOP	59
AMC 145.A.50(e). Сертифікація TOP	65
AMC 145.A.50(f). Сертифікація TOP.....	66
GM 145.A.55(a). Записи про TOP.....	66
AMC 145.A.55(c). Записи про TOP.....	67
AMC 145.A.60(a). Повідомлення про дефекти	67
GM 145.A.60(a). Повідомлення про дефекти.....	67
AMC 145.A.60(b). Повідомлення про дефекти	68
GM 145.A.60(c). Повідомлення про дефекти	69
AMC 145.A.65(a). Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури TOP та система якості.....	69
AMC 145.A.65(b). Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури TOP та система якості.....	70
GM 145.A.65(b)(1). Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури TOP та система якості.....	70
AMC 145.A.65(b)(2). Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури TOP та система якості.....	70
AMC 145.A.65(b)(3). Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури TOP та система якості.....	70
GM 145.A.65(b)(3). Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури TOP та система якості.....	72
AMC 145.A.65(c)(1). Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури TOP та система якості.....	72
GM 145.A.65(c)(1). Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури TOP та	

система якості.....	75
АМС 145.А.65(с)(2). Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури TOP та система якості.....	76
АМС 145.А.70(а). Керівництво організації з TOP (“Maintenance Organisation Exposition”) (МОЕ).....	77
GM 145.А.70(а). Керівництво організації з TOP (“Maintenance Organisation Exposition”) (МОЕ).....	82
АМС 145.А.75(б). Привілеї схваленої організації з TOP.....	84
АМС 145.А.80. Обмеження схваленої організації з TOP.....	88
РОЗДІЛ В. ПРОЦЕДУРИ ДЛЯ КОМПЕТЕНТНОГО ОРГАНУ.....	89
АМС 145.В.10(а). Компетентний орган – Загальні положення.....	89
АМС 145.В.10(с). Компетентний орган – Кваліфікація та підготовка.....	89
АМС 145.В.10(д). Компетентний орган – Процедури.....	90
АМС 145.В.20(а). Первинне схвалення.....	90
АМС 145.В.20(б). Первинне схвалення.....	91
АМС 145.В.20(с). Первинне схвалення.....	91
АМС 145.В.20(е). Первинне схвалення.....	91
АМС 145.В.20(ф). Первинне схвалення.....	92
АМС 145.В.25(а). Видача схвалення.....	92
АМС 145.В.25(б). Видача схвалення.....	92
АМС 145.В.25(с). Видача схвалення.....	92
АМС 145.В.30(а). Постійний нагляд.....	92
АМС 145.В.30(б). Постійний нагляд.....	93
АМС 145.В.35. Зміни.....	93
АМС 145.В.35(а). Зміни.....	93
АМС 145.В.35(б). Зміни.....	94
АМС 145.В.40. Поправки до МОЕ.....	94
АМС 145.В.50(а). Недоліки.....	94
АМС 145.В.50(б). Недоліки.....	95
АМС 145.В.55. Документування.....	95
GM 145.В.55. Документування.....	95
АМС & GM ДО ДОДАТКІВ ДО ЧАСТИНИ-145В.....	96
АМС до Форми 1 EMAR (EMAR Form 1) – Сертифікат дозволеної передачі. Використання Форми 1 EMAR (EMAR Form 1) для TOP.....	96
GM до Форми 1 EMAR (EMAR Form 1) – Сертифікат дозволеної передачі. Використання блоку 12 “Примітки” Форми 1 EMAR (EMAR Form 1) для TOP.....	99
АМС до Додатку 3 до Частини-145В.....	100
ДОДАТКИ:	
1. Форма 4 EMAR (EMAR Form 4) – Погодження призначеного керівного персоналу компетентним органом.....	101
2. Форма 6 EMAR (EMAR Form 6) – Рекомендований звіт схвалення за Частиною-145В.....	103
3. Форма 2 EMAR (EMAR Form 2) – Заявка для схвалення за Частиною-145В.....	115
4. Підготовка за курсом “Безпека паливних баків”.....	117
5. Структура та зміст Керівництва організації з технічного обслуговування та ремонту.....	122
6. Форма 44 (Form 44) – Технічний звіт про подію.....	123

II. ПРИЙНЯТІ МЕТОДИ ВСТАНОВЛЕННЯ ВІДПОВІДНОСТІ ТА КЕРІВНИЙ МАТЕРІАЛ

РОЗДІЛ А. ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

АМС 145.А.10. Сфера застосування

1. Лінійне технічне обслуговування та ремонт (далі – лінійне ТО) означає будь-яке ТО, яке виконується перед польотом, для гарантування того, що повітряне судно (далі – ПС) придатне до запланованого польоту.

(а) Лінійне ТО може включати:

пошук та усунення несправностей;

усунення дефектів;

заміну компонентів із використанням зовнішньої контрольно-перевірочної апаратури (за необхідності). Заміна компонентів може включати такі компоненти, як двигуни, допоміжні силові установки, головні вертолітні редуктори та повітряні гвинти;

планове ТО та/або перевірки, включаючи візуальний огляд, що може показати явний незадовільний стан/відхилення, але не вимагає розширення глибини огляду. Такі планове ТО та/або перевірки можуть включати внутрішні елементи конструкції, компоненти систем та силових установок, до яких є візуальний доступ, зокрема через легко знімні панелі/люки;

поточний (дрібний) ремонт та модифікації (виконання робіт за бюлетенями), які не вимагають додаткового монтажу та можуть бути виконані за допомогою простих засобів.

(б) У тимчасових або рідкісних випадках (директиви льотної придатності – ADs, сервісні бюлетені – SBs або їх еквівалент) керівник з якості може дозволити, щоб завдання з базового технічного обслуговування та ремонту (далі – базового ТОР) виконував структурний підрозділ з лінійного ТО організації з ТОР за умови виконання всіх рекомендацій, визначених компетентним органом.

(с) Завдання з ТОР, що не охоплюються зазначеними вище критеріями для лінійного ТО, розглядаються як базове ТОР.

(д) ПС, яке обслуговується відповідно до “прогресивних” типових програм ТОР, рекомендується індивідуально оцінити відповідно до цього параграфа. В принципі, рішення про дозвіл виконувати такі “прогресивні” перевірки рекомендується визначати шляхом оцінки можливості безпечного виконання всіх завдань за встановленими

стандартами у межах особливої перевірки на уповноваженій станції лінійного ТО.

2. Не застосовується.

3. Для сфери застосування цих АМС & ГМ до Частини-145В зміст терміну “військовий” може бути розширений, щоб включити всю іншу діяльність державної авіації за призначенням (наприклад, митна діяльність, поліцейська, пошуково-рятувальна та протипожежна діяльність, берегова охорона або аналогічна діяльність чи послуги).

ГМ 145.А.10. Сфера застосування

Не застосовується.

АМС 145.А.15. Заявка

Частина речення “у формі та в спосіб, визначені компетентним органом” означає, що заявку має бути зроблено з використанням Форми 2 ЕМАР (EMAR Form 2) (Додаток 3 до цих АМС & ГМ до Частини-145В (до АМС 145.А.15)).

АМС 145.А.20. Умови схвалення

Таблиця 1 додатка 2 до Частини-145В визначає посилання на пункти глави стандарту S1000D для рейтингу компонентів категорії С. Якщо керівництво ТОР (або еквівалентний документ) не посилається на пункти глави стандарту S1000D, то віднесення виробів у подальшому здійснюється до застосовного рейтингу С.

АМС 145.А.25(а). Вимоги до виробничого об'єкта

1. Якщо ангар не належить організації з ТОР, то можливо необхідно буде довести володіння ним на правах оренди. Також, має бути продемонстровано достатність площ ангара для виконання запланованого базового ТОР шляхом підготовки проекту плану використання ангара для ПС згідно з програмою ТОР. План використання ангара має оновлюватися на регулярній основі.

2. Захист від погодних факторів стосується переважних факторів звичайної місцевої погоди, які очікуються в будь-який період протягом дванадцяти місяців. Конструкції ангара для ПС і цеху (майстерні, дільниці) для ТОР компонентів ПС мають запобігати потраплянню дощу, граду, льоду, снігу, вітру, пилу тощо наскільки це практично можливо для ПС військового призначення. Підлога ангарів для ПС та цеху (майстерні, дільниці) для компонентів ПС має мати щільне покриття, щоб мінімізувати утворення пилу.

3. Для лінійного ТО ПС ангари не мають значення, але рекомендується продемонструвати доступ до приміщення ангара з метою використання його в умовах суворої погоди для проведення незначної планової роботи та тривалого усунення дефектів.

4. Персонал з ТОР ПС має бути забезпечений приміщенням, де він зможе вивчати інструкції з ТОР та належним чином робити записи про виконане ТОР.

АМС 145.А.25(b). Вимоги до виробничого об'єкта

Допускається поєднувати в одному офісі будь-яку або всі рекомендації щодо приміщення офісу, за умови, що персонал має достатньо місця для здійснення покладених на нього завдань.

Крім того, частина приміщень офісу має забезпечувати персонал з ТОР ПС площею, де він зможе вивчати інструкції з ТОР та належним чином робити записи про виконане ТОР.

АМС 145.А.25(c). Робоче середовище

Військові експлуатаційні потреби мають бути прийняті до уваги при створенні відповідного робочого середовища. Однак, вимоги мають бути дотримані, наскільки це практично можливо.

АМС 145.А.25(d). Вимоги до виробничого об'єкта

1. Складські приміщення для зберігання справних компонентів ПС мають бути чистими, добре провітрюваними, і в них має підтримуватися рівномірна температура сухого повітря, щоб звести до мінімуму ефект конденсації вологи. Слід дотримуватися рекомендацій виробника щодо зберігання тих компонентів ПС, які вказані в таких опублікованих рекомендаціях. Стосовно до розгорнутих військових операцій ці вимоги мають бути дотримані, наскільки це практично можливо.

2. Складські стелажі мають бути достатньо міцними, щоб витримувати вагу компонентів ПС і забезпечувати достатню опору для великих компонентів ПС таким чином, щоб компоненти не деформувалися під час зберігання.

3. Усі компоненти ПС, якщо це можливо здійснити, мають залишатися запакованими в захисний матеріал, щоб звести до мінімуму пошкодження і виникнення корозії під час їх зберігання.

АМС 145.А.30(a). Вимоги до персоналу

В якості відповідального керівника, як правило, слід розуміти призначену старшу виконавчу посадову особу або старшого військового начальника організації з ТОР, який за своєю посадою несе повну відповідальність (включаючи, зокрема, розподіл ресурсів) за керування організацією з ТОР. Відповідальний керівник може бути відповідальним керівником більш ніж однієї організації, причому від нього не вимагається знання технічних питань, оскільки Керівництво організації з ТОР (Maintenance Organisation Exposition – МОЕ) визначає стандарти з ТОР. Якщо відповідальний керівник не є старшою виконавчою посадовою особою або старшим військовим начальником, компетентному органу 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 проведення ТОР.

АМС 145.А.30(b). Вимоги до персоналу

1. Залежно від розмірів організації з ТОР, вказані в Частині-145В функції можуть бути розподілені між окремими керівниками або поєднуватися будь-якими різними способами.
2. Організації з ТОР слід мати, залежно від меж схвалення, керівника з питань базового ТОР, керівника лінійного ТО, керівника структурного виробничого підрозділу (керівника з ТОР у цеху (майстерні)) та керівника з якості. Всі вони є підзвітними відповідальному керівнику.
3. Керівник з питань базового ТОР, як правило, відповідає за забезпечення того, щоб все необхідне ТОР, а також будь-яке усунення дефектів, що проводиться під час базового ТОР, здійснювалося відповідно до стандартів проектування та якості, вказаних в пункті 145.А.65(b) Частини-145В. Керівник з питань базового ТОР також відповідає за будь-які коригувальні дії, обумовлені результатами моніторингу за дотриманням якості, про що йдеться в пункті 145.А.65(c) Частини-145В.
4. Керівник лінійного ТО, як правило, відповідає за забезпечення того, щоб все ТО, яке необхідно провести в оперативному режимі, включаючи оперативне усунення дефектів, проводилося відповідно до стандартів, вказаних в пункті 145.А.65(b) Частини-145В, а також несе відповідальність за будь-які коригувальні дії, обумовлені результатами моніторингу за дотриманням якості, про що йдеться в пункті 145.А.65(c) Частини-145В.
5. Керівник структурного виробничого підрозділу (керівник з ТОР у цеху (майстерні)) відповідає за забезпечення того, щоб всі роботи з компонентами ПС виконувалися відповідно до стандартів, вказаних в пункті 145.А.65(b) Частини-145В, і також відповідає за будь-які коригувальні дії, обумовлені результатами моніторингу за дотриманням якості, про що йдеться в пункті 145.А.65(c) Частини-145В.
6. Відповідальність керівника з якості визначена в пункті 145.А.30(c) Частини-145В.
7. Незважаючи на зразки найменувань, що наведені в підпунктах 2-6, організація з ТОР може прийняти будь-яке найменування для вищенаведених керівних посад, але необхідно повідомити компетентний орган про такі найменування та прізвища (імена) осіб, обраних для виконання цих функцій.
8. Якщо організація з ТОР вирішує призначити керівників для всіх або для будь-якої комбінації функцій, вказаних в Частині-145В, беручи до уваги розмір організації, необхідно, щоб ці керівники звітували у

кінцевому рахунку відповідальному керівнику, звітуючи керівнику з питань базового ТОР або керівнику лінійного ТО, або керівнику структурного виробничого підрозділу (керівнику з ТОР у цеху (майстерні)), або керівнику з якості.

Примітка: Персонал, який засвідчує ТОР, може звітувати будь-якому з вказаних керівників залежно від типу контролю, який використовує організація з ТОР (наприклад, сертифіковані (уповноважені) інженери/незалежна інспекція/контролери з подвійною функцією тощо), доки залишається незалежним персонал, що здійснює моніторинг за відповідністю якості, зазначений в підпункті 145.А.65(с)(1) Частини-145В.

АМС 145.А.30(с). Вимоги до персоналу

Моніторинг системи якості включає в себе рекомендації про проведення, за необхідності, коригувальних заходів відповідальним керівником та призначеними особами, зазначених у пункті 145.А.30(б) Частини-145В.

АМС 145.А.30(d). Вимоги до персоналу

1. Вираз “достатньої кількості” означає, що організація з ТОР наймає на роботу або укладає контракт/трудоу угоду на виконання завдань з такою кількістю компетентного персоналу, щоб принаймні половина персоналу, що виконує ТОР у кожному структурному виробничому підрозділі (у цеху (майстерні)), ангарі чи на місцях підготовок до польотів в будь-яку зміну, була найнята на роботу для забезпечення стабільності організації. З метою забезпечення конкретної оперативної необхідності, компетентним органом може бути дозволено організації з ТОР тимчасове збільшення частки персоналу за контрактом відповідно до схваленої процедури, яка має описати ступінь, конкретні обов’язки і відповідальність за забезпечення адекватної стабільності організації. Для цілей цього пункту, особа найнята на роботу означає особу, найняту як фізичну особу безпосередньо організацією з ТОР, а особа, що працює за контрактом/трудоу угодою на виконання завдання, – особу, яка найнята на роботу іншою організацією або військовою частиною, та щодо якої ця організація уклала контракт/трудоу угоду на виконання завдання з організацією з ТОР. У разі застосування механізму партнерської підтримки уповноваженими органами управління з льотної придатності/промисловістю, сторону уповноважених органів управління з льотної придатності, для цілей цього пункту, організації з ТОР мають розглядати, як частину промислової робочої сили.

2. План-графік ТОР у людино-годинах має враховувати всі заходи поза межами обсягу схвалення організації з ТОР відповідно до Частини-145В.

Під час розробки план-графіка ТОР у людино-годинах слід враховувати заплановану відсутність персоналу (для навчання, відпустки тощо).

3. План-графік ТОР у людино-годинах має стосуватися очікуваного обсягу робіт з ТОР, окрім випадків, коли організація з ТОР не може передбачити такий обсяг робіт через короткостроковий характер своїх контрактів/завдань або непередбачені зміни у постановці оперативних військових завдань, тоді такий план має базуватися на мінімальному обсязі роботи з ТОР, необхідному для організаційної життєздатності. Обсяг роботи з ТОР включає всю необхідну роботу, таку як, але не обмежуючись цим, планування, перевірки записів про виконання ТОР, розробку робочих листів/карт у паперовій чи електронній формі, проведення ТОР, інспекцій (перевірок, оглядів тощо) та оформлення записів про виконання ТОР.

4. У разі базового ТОР ПС план-графік ТОР у людино-годинах має бути взаємопов'язаним з планом використання ангара для ПС, про який зазначено в АМС 145.А.25(а).

5. У разі ТОР компонентів ПС, план-графік ТОР у людино-годинах має стосуватися планового ТОР компонентів ПС, про яке зазначено в підпункті 145.А.25(а)(2) Частини-145В.

6. Трудовитрати на функцію моніторингу якості мають бути достатніми для задоволення вимоги пункту 145.А.65(с) Частини-145В, що означає врахування положень АМС 145.А.65(с). Якщо персонал з моніторингу якості здійснює інші функції, час, що виділяється на такі функції, має враховуватися при визначенні кількості персоналу, що здійснює моніторинг якості.

7. План-графік ТОР у людино-годинах має бути переглянутий щонайменше через кожні 3 місяці та за необхідності поновлюватися.

8. Про значне відхилення від план-графіка ТОР у людино-годинах необхідно повідомляти через відповідного керівника керівнику з якості та відповідальному керівнику з метою перегляду плану. Значне відхилення означає дефіцит наявних трудовитрат в людино-годинах більше 25% протягом календарного місяця для будь-якої однієї функції з тих, що вказані в пункті 145.А.30(d) Частини-145В, або нездатність вирішити поставлене військове завдання через дефіцит кадрів.

АМС 1 145.А.30(е). Вимоги до персоналу

Компетентність має бути встановлено як визначення навичок або рівня продуктивності, знань і розуміння, приймаючи до уваги відношення і поведінку.

Процедура, на яку робиться посилання, вимагає, серед іншого, проведення оцінки планувальників, механіків, персоналу з виконання спеціалізованих видів обслуговування, контролерів, персоналу, який засвідчує ТОР, та допоміжного персоналу, неважливо чи за наймом, чи за контрактом, на предмет компетентності перед початком виконання робіт без нагляду та контролю компетентності на постійній основі.

Компетентність має бути оцінено шляхом проведення аналізу:

продуктивності на робочому місці та/або тестування знань відповідним чином кваліфікованим персоналом; та

записів про підготовку (базову, організаційну, та/або на тип виробу і щодо відмінностей); та

записів про практичний досвід.

Визнання вищезазначеного може включати підтверджуючу перевірку з організацією(ями), що видала(и) такий документ(и). Для цієї цілі, практичний досвід/навчання можуть бути записані в документі, такому як книга обліку, або на основі шаблону, запропонованого у GM 3 145.A.30(e).

У результаті цієї оцінки, кваліфікація фізичної особи має визначати:

який необхідний рівень постійного нагляду або може бути дозволено виконання робіт без нагляду;

чи є необхідність у додатковому навчанні.

Запис про кваліфікацію та оцінку компетентності має бути збережено.

Це має включати копії всіх документів, які свідчать про кваліфікацію, таких як свідоцтво авіаційного персоналу з технічного обслуговування авіаційної техніки державної авіації (далі – свідоцтво авіаційного персоналу), та/або будь-якого наданого повноваження, де застосовно.

Для належної оцінки компетентності її персоналу, організація з TOP має враховувати, що:

1. Згідно з функціями посадових осіб має бути забезпечено достатність початкового та періодичного навчання і для гарантування безперервної компетентності записано, що вона підтримувалась протягом терміну дії найму/контракту.

2. Весь персонал має бути здатним продемонструвати знання та дотримання процедур організації з TOP відповідно до своїх обов'язків.

3. Весь персонал має бути здатним продемонструвати розуміння людського фактору та людської продуктивності, пов'язаних з виконанням посадовими особами їх функцій, та пройти підготовку як зазначено в AMC 2 145.A.30(e).

4. Для полегшення оцінки компетентності та аналізу на предмет встановлення необхідності в навчанні посадові інструкції рекомендовано для кожної функції посадової особи в організації з TOP. Посадові інструкції мають містити достатню кількість критеріїв для необхідної оцінки компетентності.

5. Критерії під час оцінки мають надавати можливість встановлювати, що, серед іншого (найменування в кожній організації можуть відрізнятись):

керівники здатні правильно управляти продуктивністю роботи, процесами, ресурсами і пріоритетами, описаних в розділах обов'язки і відповідальність їх посадових інструкцій, в найбільш безпечний спосіб, що не суперечить вимогам та процедурам організації з TOP;

планувальники здатні переносити вимоги щодо TOP на завдання з TOP і усвідомлюють, що вони не можуть відхилитися від даних для TOP;

контролери здатні забезпечувати виконання всіх необхідних завдань з TOP, а у разі, коли їх не завершено або коли очевидно, що певне завдання з TOP не може бути виконано відповідно до схвалених даних для TOP, повідомлятимуть про такі проблеми особу, вказану в пункті 145.A.30(c) Частини-145В, з метою вжиття відповідних заходів. Крім того, для тих контролерів, які також виконують завдання з TOP, зрозуміло, що вони не можуть виконувати такі завдання, несумісні з їхніми управлінськими обов'язками;

механіки здатні виконувати завдання з TOP згідно із будь-яким стандартом, вказаним в даних для TOP, і повідомлятимуть контролерів про дефекти або помилки, що вимагають виправлення для відновлення необхідних стандартів TOP;

персонал із спеціалізованих видів обслуговування здатний виконувати спеціалізовані завдання з TOP згідно із стандартом, вказаним в даних для TOP. Вони мають бути здатні спілкуватися з контролерами та докладно звітувати за необхідності;

допоміжний персонал здатний визначити, що відповідне завдання з TOP було виконано за необхідним стандартом;

персонал, який засвідчує TOP, здатний визначити коли ПС або компонент ПС готові для передачі до експлуатації, та коли їх не слід передавати до експлуатації;

персонал, що виконує аудити якості, здатний перевіряти відповідність Частині-145В, ефективно та вчасно встановлюючи невідповідність для того, щоб схвалена організація з TOP могла залишатись у відповідності до Частини-145В.

Оцінка компетентності має ґрунтуватися на процедурі, вказаній в GM 2 145.A.30(e).

АМС 2 145.А.30(е). Вимоги до персоналу

Щодо розуміння застосування питань людського фактора та характеристик людини, весь персонал організації з ТОР має отримати початкову підготовку і проходити поточне навчання з людського фактора. Це має стосуватися щонайменше:

- призначених посадових осіб, керівників, контролерів;
- персоналу, який засвідчує ТОР, допоміжного персоналу і персоналу з ТОР (механіків та персоналу інших спеціальностей);
- допоміжного технічного персоналу, такого як планувальники, інженери, персонал, що виконує технічні записи;
- персоналу з контролю якості/гарантійного супроводу;
- персоналу із спеціалізованих видів обслуговування;
- персоналу з людського фактора/інструкторів з людського фактора;
- персоналу підрозділу зберігання, персоналу підрозділу матеріального забезпечення;
- операторів наземного обладнання;
- персоналу, що працюють за контрактом/виконують завдання у вищевказаних категоріях.

1. Початкова підготовка з людського фактора має охоплювати всі теми навчальної програми, зазначеної в GM 1 145.А.30(е), у вигляді окремого курсу, або включена до інших курсів підготовки. Навчальна програма може бути відкоригована з урахуванням особливостей характеру роботи організації з ТОР. Навчальна програма також може бути пристосована для задоволення особливостей характеру роботи для кожної функції в межах організації з ТОР. Наприклад:

- невеликі організації з ТОР, які не працюють позмінно, можуть менш детально охоплювати теми, пов'язані з колективною роботою та спілкуванням;
- планувальники можуть більш детально охоплювати питання навчальної програми щодо розробки графіків і планування та менш детально – питання розвитку навичок для позмінної роботи.

Весь персонал, включаючи залучений персонал з будь-якої іншої організації, має пройти початкову підготовку з людського фактора, що відповідає навчальним стандартам організації з ТОР, до початку фактичної роботи, якщо їх оцінка компетентності не виправдовує того, що немає необхідності в такій підготовці. Нещодавно найнятий на роботу персонал, працюючий під безпосереднім наглядом, може пройти навчання протягом 6 місяців після початку роботи в організації з ТОР.

2. Мета поточного навчання з людського фактора, перш за все, полягає в забезпеченні того, що персонал залишається в курсі питань людського

фактора, а також для отримання зворотного зв'язку з питань людського фактора. Слід розглянути питання щодо можливості залучення підрозділу якості до такого навчання. Має бути впроваджено процедуру, щоб гарантувати, що зворотній зв'язок офіційно передається від інструкторів до підрозділу якості для вжиття заходів у разі необхідності.

Поточне навчання з людського фактора має бути достатньо тривалим і проводитися кожні два роки для вивчення відповідних результатів проведених аудитів якості та інших внутрішніх/зовнішніх доступних для організації з TOP джерел інформації щодо людських помилок під час проведення TOP.

3. Навчання з людського фактора може проводитись самою організацією з TOP або незалежними інструкторами, або будь-якими навчальними організаціями, прийнятними для компетентного органу.

4. Процедура навчання з людського фактора має бути викладена в Керівництві організації з TOP.

АМС 3 145.А.30(е). Вимоги до персоналу

Додаткову підготовку з безпеки паливних баків та пов'язаних інспекційних стандартів і процедур TOP має бути проведено для технічного персоналу організації з TOP, особливо для технічного персоналу, що залучений до виконання завдань відповідно до контрольованих обмежень критичних конструктивних конфігурацій (Critical Design Configuration Control Limitations (CDCCL)) (якщо застосовно).

Додаток 4 до цих АМС & GM до Частини-145В (до АМС 145.А.30(е) та АМС 145.В.10(с)) містить керівні матеріали, що призначені для проведення підготовки персоналу організацій з TOP.

АМС 4 145.А.30(е). Вимоги до персоналу

Оцінка компетентності має включати перевірку на необхідність додаткової підготовки до проведення інспекцій та TOP електрокомунікаційних систем (Electrical Wiring Interconnection System (EWIS)), коли це доречно.

Примітка: керівний матеріал EASA за програмою навчання EWIS для персоналу організації з TOP можливо знайти в EASA АМС 20-22.

GM 1 145.А.30(е). Вимоги до персоналу (Навчальна програма для початкової підготовки з людського фактора)

Нижченаведена навчальна програма визначає теми та підтеми, які будуть розглянуті під час підготовки з людського фактора.

Організація з TOP може комбінувати, розділяти, змінювати порядок будь-якого предмету навчальної програми, щоб задовольнити власні потреби, поки всі предмети не будуть розглянуті до детального рівня, що відповідає організації з TOP та її персоналу.

Деякі з тем можуть бути охоплені під час окремого навчання (здоров'я та безпека, управління, навички контролю тощо), в такому випадку дублювання навчання не потрібне.

Де можливо, мають використовуватися практичні приклади та ілюстрації, особливо звіти про авіаційні події та інциденти.

Теми мають бути пов'язані з існуючим законодавством, де доречно. Теми мають бути пов'язані з існуючим керівним/консультативним матеріалом, де доречно (наприклад, ІКАО в області людського фактора (ICAO HF Digest) і навчальний посібник (Training Manual) та відповідна військова підготовка).

Теми мають бути пов'язані з інжинірингом ТОР, де можливо; слід уникати надмірного викладання теорії, що не стосується предмету навчання.

1. Загальні положення/Вступ до людського фактора

- 1.1. Необхідність у прийнятті людського фактора до уваги.
- 1.2. Статистичні дані.
- 1.3. Інциденти, пов'язані з людським фактором/помилкою людини.
- 1.4. “Закон Мерфі” (“Murphy’s Law”).

2. Культура безпеки/Організаційні фактори

- 2.1. Визначення “Культури”.

3. Помилки людини

- 3.1. Моделі і теорії помилок.
- 3.2. Типи помилок в завданнях з ТОР.
- 3.3. Порушення.
- 3.4. Наслідки помилок (таких як авіаційні події).
- 3.5. Запобігання і управління помилками.
- 3.6. Надійність людини.

4. Характеристика людини і обмеження

- 4.1. Зір.
- 4.2. Слух.
- 4.3. Обробка інформації.
- 4.4. Увага і сприйняття.
- 4.5. Ситуаційна обізнаність.
- 4.6. Пам'ять.
- 4.7. Клаустрофобія та фізичний доступ.
- 4.8. Мотивація і де-мотивація.

- 4.9. Фізичні вправи/Здоров'я.
 - 4.10. Стрес: внутрішній і пов'язаний з роботою.
 - 4.11. Управління робочим навантаженням (перевантаженням і недовантаженням).
 - 4.12. Сон і втома.
 - 4.13. Зловживання алкоголем, медикаментами, наркотиками.
 - 4.14. Фізична робота.
 - 4.15. Завдання, що повторюються/самозадоволення.
5. Навколишнє середовище
- 5.1. Вплив колективу.
 - 5.2. Фактори стресу.
 - 5.3. Тиск часу і термінів.
 - 5.4. Робоче навантаження.
 - 5.5. Позмінна робота.
 - 5.6. Шум і загазованість.
 - 5.7. Освітлення.
 - 5.8. Клімат і температура.
 - 5.9. Рух і вібрація.
 - 5.10. Складні системи.
 - 5.11. Небезпеки на робочому місці, розпізнавання і уникнення небезпеки, ліквідація надзвичайних ситуацій.
 - 5.12. Дефіцит робочої сили.
 - 5.13. Відволікання і переривання.
 - 5.14. Військове середовище та інші військові фактори/експлуатаційний вплив.
6. Процедури, інформація, інструменти і практики
- 6.1. Візуальний огляд.
 - 6.2. Реєстрація роботи і записи.
 - 6.3. Процедура – практика/невідповідність/норми.
 - 6.4. Технічна документація – доступ і якість.
 - 6.5. Важливі (критичні) завдання з TOP та методи виявлення помилок (незалежна перевірка (інспекція), повторна перевірка (інспекція) тощо).
7. Комунікація
- 7.1. Зміна/передача завдання.

- 7.2. Поширення інформації.
- 7.3. Культурні відмінності.
- 7.4. Всередині та між командами.
- 8. Робота в команді
 - 8.1. Відповідальність: індивідуальна та групова.
 - 8.2. Управління, нагляд і керівна роль.
 - 8.3. Прийняття рішень.
- 9. Професіоналізм і чесність
 - 9.1. Підтримка в актуальному стані; застосовність.
 - 9.2. Поведінка, що провокує помилку.
 - 9.3. Наполегливість.
- 10. Програма з людського фактора організації з TOP
 - 10.1. Повідомлення про помилки.
 - 10.2. Дисциплінарна політика.
 - 10.3. Розслідування помилки.
 - 10.4. Заходи щодо вирішення проблем.
 - 10.5. Зворотній зв'язок.

GM 2 145.A.30(e). Процедура оцінки компетентності

Організація з TOP має розробити процедуру, яка описує процес оцінки компетентності персоналу. Процедура має вказувати:

- осіб, відповідальних за цей процес;
- коли оцінка має мати місце;
- кредити від попередніх оцінок;
- перевірку кваліфікаційних записів;
- засоби і методи для первинної оцінки;
- засоби і методи для безперервного контролю компетентності, включаючи зворотний зв'язок щодо діяльності персоналу;
- компетенції, яких слід дотримуватися при проведенні оцінки щодо кожної функції роботи;
- заходи, які мають бути прийняті, коли оцінка не є задовільною;
- запис про результати оцінки.

Наприклад, відповідно до функцій роботи і масштабів, розмірів і складності організації з TOP, оцінка може враховувати наступне (таблиця не є вичерпною):

	Керівники	Планувальники	Контролери	Персонал, який засвідчує ТОР, та допоміжний персонал	Персонал з ТОР (механіки та персонал інших спеціальностей)	Персонал із спеціалізованих видів обслуговування	Персонал, що проводить аудит якості
Знання застосованих офіційно визнаних стандартів						x	x
Знання методів аудиту: планування, проведення та звітність							x
Знання людського фактора, людської продуктивності та обмежень	x	x	x	x	x	x	x
Знання логістичних процесів	x	x	x				
Знання можливостей організації з ТОР, привілеїв та обмежень	x	x	x	x		x	x
Знання Правил (Частина-МВ), Правил (Частина-145В) і будь-яких інших відповідних нормативних актів	x	x	x	x			x
Знання відповідних частин МОЕ та процедур	x	x	x	x	x	x	x
Знання наявної системи звітності і розуміння важливості надходження звітності, невірних даних для ТОР та існуючих або потенційних дефектів		x	x	x	x	x	
Знання ризиків безпеки, пов'язаних з робочим середовищем	x	x	x	x	x	x	x
Знання щодо CDCCL, коли це доречно	x	x	x	x	x	x	x
Знання щодо EWIS, коли це доречно	x	x	x	x	x	x	x
Розуміння професійної цілісності, поведінки і ставлення до безпеки	x	x	x	x	x	x	x
Розуміння умов для забезпечення підтримання льотної придатності повітряних суден і компонентів				x			x
Розуміння його/її власної людської продуктивності та обмежень	x	x	x	x	x	x	x
Розуміння повноважень та обмежень персоналу	x	x	x	x	x	x	x
Розуміння важливого завдання з ТОР		x	x	x	x		x
Здатність узагальнювати та керувати оформленими робочими картками		x	x	x			
Здатність розглядати діяльність та обмеження людини	x	x	x	x			x
Здатність визначати необхідну кваліфікацію для виконання завдання		x	x	x			
Здатність виявляти й усувати існуючі та потенційні небезпечні умови			x	x	x	x	x
Здатність керувати третіми сторонами, що беруть участь в діяльності з ТОР		x	x				

	Керівники	Планувальники	Контролери	Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал	Персонал з TOP (механіки та персонал інших спеціальностей)	Персонал із спеціалізованих видів обслуговування	Персонал, що проводить аудит якості
Здатність підтвердити належне виконання завдань з TOP			x	x	x	x	
Здатність виявляти і правильно планувати виконання важливого завдання з TOP		x	x	x			
Здатність встановити пріоритетні завдання та невідповідності звіту		x	x	x	x		
Здатність виконувати роботу, замовлену експлуатантом		x	x	x			
Здатність сприяння політики в області якості та безпеки польотів	x		x				
Здатність правильно поводитись зі знятими, демонтованими або вилученими виробами			x	x	x	x	
Здатність правильно виконати запис і підписатись за виконану роботу			x	x	x	x	
Здатність розпізнавати прийнятність виробів, які мають бути встановлені на об'єкт				x	x		
Здатність розділити складні завдання з TOP на чітко визначені етапи		x					
Здатність розуміти замовлення на виконання робіт, робочі карти та посилатися на дані для TOP і використовувати відповідні дані для TOP		x	x	x	x	x	x
Здатність використовувати інформаційні системи	x	x	x	x	x	x	x
Здатність використовувати, контролювати і бути ознайомленим з необхідним технологічним оснащенням та/або обладнанням			x	x	x	x	
Адекватність взаємодії та навички грамотності	x	x	x	x	x	x	x
Аналітичні та перевірені навички з проведення аудиту (наприклад, об'єктивність, справедливість, відкритість, визначеність тощо)							x
Навички з розслідування помилок TOP							x
Управління ресурсами і навички планування виробництва	x	x	x				
Робота в команді, прийняття рішень та лідерські навички	x		x				

GM 3 145.A.30(e). Шаблон для записів про досвід/підготовку

Нижченаведений шаблон може бути використано для записів про професійний досвід, набутий в організації з TOP, та отриману підготовку і має бути розглянуто під час оцінки компетентності особи в іншій організації з TOP.

Облік досвіду авіаційного персоналу з TOP Aviation Maintenance personnel experience credential		
Прізвище Name	Ім'я та по батькові Given name	
Адреса Address		
Телефон Telephone	Електронна пошта E-mail	
Незалежний працівник <input type="checkbox"/> Independent worker		
Спеціальність: планер <input type="checkbox"/> двигун <input type="checkbox"/> електрик <input type="checkbox"/> airframe engine electric обладнання (вказати) <input type="checkbox"/> avionics (specify) інше (вказати) <input type="checkbox"/> other (specify)		
Відомості про роботодавця (коли застосовно) Employer's details (when applicable)		
Найменування Name		
Адреса Address		
Телефон Telephone		
Відомості про організацію з TOP Maintenance organisation details		
Найменування Name		
Адреса Address		
Телефон Telephone		
Номер схвалення Approval Number		
Період роботи Period of employment	з: From:	до: To:
Галузь застосування Domain of employment		
<input type="checkbox"/> Планування Planning	<input type="checkbox"/> Інжиніринг Engineering	<input type="checkbox"/> Технічні записи Technical records
<input type="checkbox"/> Підрозділ зберігання Store department	<input type="checkbox"/> Постачання Purchasing	
Механіки/Техніки Mechanics/Technician		
<input type="checkbox"/> Лінійне ТО Line Maintenance	<input type="checkbox"/> Базове TOP Base Maintenance	<input type="checkbox"/> TOP компонентів Component Maintenance

<input type="checkbox"/> Обслуговування Servicing <input type="checkbox"/> Планове ТОР Scheduled Maintenance <input type="checkbox"/> Пошук і усунення несправностей Trouble-shooting Тип ПС/К A/C type	<input type="checkbox"/> Демонтаж/Монтаж Removal/Installation <input type="checkbox"/> Перевірка Inspection <input type="checkbox"/> Пошук і усунення несправностей Trouble-shooting <input type="checkbox"/> Ремонт Repair Тип ПС/К A/C type	<input type="checkbox"/> Випробування/Огляд Testing/Inspection <input type="checkbox"/> Ремонт Repair <input type="checkbox"/> Капітальний ремонт Overhaul <input type="checkbox"/> Повторне відновлення Re-treatment <input type="checkbox"/> Повторне збирання Reassembly Тип компонента Component type
Персонал, який засвідчує ТОР, та допоміжний персонал Certifying Staff and support staff <input type="checkbox"/> Кат. А <input type="checkbox"/> Кат. В1 <input type="checkbox"/> Кат. В2 <input type="checkbox"/> Кат. С <input type="checkbox"/> Тип компонента <input type="checkbox"/> Інше (наприклад, НК) Cat. A Cat. B1 Cat. B2 Cat. C Component Type Other (e.g. NDT) Тип ПС/К Тип ПС/К Тип ПС/К Тип ПС/К Тип компонента Вказати A/C Type A/C Type A/C Type A/C Type Component Type Specify		
Сертифікаційні повноваження: Так <input type="checkbox"/> / Ні <input type="checkbox"/> Certification Privileges: Yes / No		
<input type="checkbox"/> Спеціалізовані види обслуговування Specialised Services <input type="checkbox"/> Кваліфікований персонал Skilled personnel <input type="checkbox"/> Експлуатація наземного обладнання Ground equipment operation <input type="checkbox"/> Контроль якості Quality control <input type="checkbox"/> Підготовка Training	Спеціальність (НК, композиційні матеріали, зварювання тощо): Speciality (NDT, composites, welding, etc.): Спеціальність (клепка, збирання конструкцій, проводки, оббивка тощо): Speciality (sheet metal, structures, wireman, upholstery, etc.): <input type="checkbox"/> Гарантія якості Quality assurance	
Загальна кількість позначених вікон: Total number of check boxes ticked:		
Відомості про діяльність Details of employment		
Підготовку отримано у підрядній організації Training received from the contracting organisation Дата Вид підготовки Date Nature of training		

Засвідчено:

Certified by:

Прізвище:

Name:

Посада:

Position:

Контактні відомості:

Contact details:

Дата:

Date:

Підпис:

Signature:

Довідково: Копія цього документа має зберігатися протягом не менше 3-х років з моменту його видання організацією з TOP.

Advisory note: A copy of the present credential should be kept for at least 3 years from its issuance by the maintenance organisation.

АМС 145.А.30(f). Вимоги до персоналу

1. Не застосовується.

2. “Має відповідну кваліфікацію” означає, що персонал відповідає рівням кваліфікації та сертифікації, як це визначено європейським стандартом EN 4179 (або еквівалентній кваліфікації за еквівалентними стандартом чи правилами) залежно від функції неруйнівного контролю (далі – НК), яка має виконуватися.

3. Незважаючи на той факт, що персонал рівня 3 (або еквівалентної кваліфікації) може бути кваліфікований згідно з EN 4179 для запровадження та авторизації методів, технічних прийомів тощо, це не дозволяє такому персоналу відхилятися від методів та технічних прийомів, опублікованих утримувачем сертифіката типу (військового)/виробником або компетентним органом/уповноваженим органом з льотної придатності у формі даних щодо підтримання льотної придатності, таких як керівництва з НК або експлуатаційні бюлетені, якщо такі керівництво або експлуатаційний бюлетень явно не дозволяють подібне відхилення.

4. Незважаючи на наведені в EN 4179 загальні посилання на національний аерокосмічний комітет з питань НК, всі екзамені мають бути проведені персоналом чи організаціями під загальним контролем такого комітету або як зазначено компетентним органом. За відсутності національного аерокосмічного комітету з питань НК, може бути залучений аерокосмічний комітет з питань НК іншої країни, як визначено компетентним органом.

5. Перенесено до пункту GM 145.А.30(f) “Вимоги до персоналу”.

6. Крім того, слід відзначити, що на нові існуючі методи та на ті, що будуть розроблені, відсутні посилання в EN 4179. Доки не буде створено погоджений стандарт, такі методи мають виконуватися відповідно до рекомендацій виробників конкретного обладнання, включаючи процес

будь-якої підготовки та екзаменування, для забезпечення обізнаності персоналу з цим процесом.

7. Будь-яка організація з TOP, яка здійснює НК, має встановити процедури кваліфікації фахівців з НК, докладно викладені в Керівництві організації з TOP та прийнятні для компетентного органу.

8. Бороскопія (Boroscoping) та інші технічні прийоми, такий як ручне простукування (manual tap testing), є швидше неруйнівним обстеженням, а ніж неруйнівним контролем. Незважаючи на таку відмінність, організацією з TOP встановлюється процедура, прийнятна для компетентного органу, для забезпечення того, що персонал, який здійснює та обґрунтовує такі перевірки, є належним чином підготовленим та оціненим на предмет своєї обізнаності з процесом. Неруйнівні обстеження, які не вважаються згідно з Частиною-145В як НК, не зазначені у Додатку 2 до Частини-145В у категорії класу рейтингу D1.

9. Згадані стандарти, методи, підготовка та процедури мають бути зазначені в Керівництві організації з TOP.

10. Будь-який персонал, який має намір виконувати та/або контролювати НК, для якого він не кваліфікований до набрання чинності Частини-145В, має бути кваліфікований відповідно до вимог EN 4179 (або еквівалентно кваліфікований за еквівалентними стандартом чи правилами).

11. У цьому контексті під офіційно визначеним стандартом розуміються такі стандарти, що впроваджені або опубліковані офіційною установою, яка має повноваження, або ті, що широко визнаються в аерокосмічній галузі як встановлена корисна практика, або ті, що прийнятні для компетентного органу.

GM 145.A.30(f). Вимоги до персоналу

Конкретний НК означає будь-який один або більше з нижченаведених методів:

- капілярний/люмінісцентний (Penetrant Testing (PT));
- магнітопорошковий (Magnetic Testing (MT));
- вихрострумний (Eddy current Testing (ET));
- ультразвуковий (Ultrasonic Testing (UT));
- рентгенографічний/радіографічний (Radiographic Testing (RT));
- термографічний (Thermographic Testing (TT));
- ширографічний (Shearographic Testing (ST)).

AMC 145.A.30(g). Вимоги до персоналу

1. Для цілей персоналу, зазначеного у підпунктах 66.A.20(a)(1) та 66.A.20(a)(3)(ii) Частини-66В, незначне планове лінійне ТО означає

будь-яку незначну планову інспекцію/форму ТО включно до щотижневої форми, вказану в схваленій/затвердженій програмі ТОР ПС (Aircraft Maintenance Programme (AMP)) експлуатуючої організації. Для програм ТОР ПС, в яких не вказано щотижневу форму, компетентний орган/уповноважений орган з льотної придатності визначає найбільш значну перевірку, яка вважається рівноцінною щотижневій формі ТО.

2. Типові завдання, виконання яких дозволяється персоналу, зазначеному в підпунктах 66.A.20(a)(1) та 66.A.20(a)(3)(ii) Частини-66В, після належної підготовки для цілей видачі цим персоналом, зазначеного у параграфі 145.A.50 Частини-145В сертифіката передачі до експлуатації (Certificate of Release to Service (CRS)) ПС в рамках незначного планового лінійного ТО або усунення простих дефектів, містяться в нижченаведеному переліку:

- a. Заміна вузлів коліс.
- b. Заміна блоків колісних гальм.
- c. Заміна аварійного обладнання.
- d. Заміна духовок, кип'ятильників і пристроїв для приготування напоїв.
- e. Заміна внутрішніх і зовнішніх вогнів, ниток розжарення та імпульсних ламп.
- f. Заміна щіток склоочисників.
- g. Заміна крісел у пасажирському салоні та в кабіні екіпажу, поясних та плечових ременів безпеки.
- h. Закривання капотів та перевстановлення кришок оглядових лючків.
- i. Заміна компонентів системи туалетів, за винятком клапанів (засувки).
- j. Нескладний ремонт і заміна внутрішніх дверей та табло в кабінах, окрім дверей, які є частиною герметичної конструкції.
- k. Нескладний ремонт і заміна ступок верхніх багажних полиць та предметів внутрішнього обладнання кабін.
- l. Заміна щіточок статичного розрядника.
- m. Заміна бортових акумуляторних батарей.
- n. Не застосовується.
- o. Поточне змащення та дозаправлення рідинами та газами всіх систем.
- p. Деактивація тільки підсистем та компонентів ПС, дозволених переліком мінімального обладнання (Minimum Equipment List (MEL)) експлуатуючої організації (в разі застосування або

еквівалентні перелік чи процедура), якщо компетентний орган/уповноважений орган з льотної придатності визнав це завдання простим.

q. Перевірка наявності та усунення залишків рідини системи проти обмерзання, включаючи перевстановлення/закривання панелей, капотів або лючків, або використання спеціального інструменту.

r. Демонтаж та монтаж простого внутрішнього медичного обладнання.

s. Будь-яке інше завдання, визнане компетентним органом/уповноваженим органом з льотної придатності простим для конкретного типу ПС. Це може включати відкладений дефект при дотриманні всіх нижченаведених умов:

відсутня необхідність щодо усунення несправностей; та
завдання враховує перелік мінімального обладнання; та
заходи з ТО, які вимагали наявності переліку мінімального обладнання, визнані компетентним органом/уповноваженим органом з льотної придатності простими.

В окремому випадку для вертольотів, і додатково для виробів, нижченаведене:

t. Демонтаж та монтаж кріплень зовнішніх вантажів (тобто зовнішній гак, дзеркала), відмінних від підйомника.

u. Демонтаж та монтаж пристроїв швидкого випуску зовнішніх камер і прожекторів.

v. Демонтаж та монтаж аварійних поплавків, за винятком ємностей.

w. Демонтаж та монтаж зовнішніх дверей, з установленим навісним обладнанням для швидкого вивільнення.

x. Демонтаж та монтаж снігових колодок/колодок проти зносу/накладок для захисту.

Будь-яке завдання щодо конкретної системи військового призначення, визнане компетентним органом/уповноваженим органом з льотної придатності простим для конкретного типу ПС.

Жодне завдання, що вимагає усунення несправностей, не має бути частиною непогоджених заходів з ТОР. Передача до експлуатації після усунення відкладених дефектів має бути дозволеною поки завдання належить до вищенаведеного переліку.

3. Вимога щодо наявності для відповідного ПС штатного персоналу, який засвідчує ТОР, кваліфікованого за категорією В1 або В2 в залежності від обставин, у разі виконання лінійного ТО ПС не означає, що організація з ТОР повинна мати персонал категорії В1 або В2 на кожній лінійній станції. Керівництво організації з ТОР має містити

процедуру поводження з дефектами, що вимагають наявності персоналу, який засвідчує ТОР, категорії В1 або В2.

4. Компетентний орган може визнати, що в разі виконання лінійного ТО ПС організацією з ТОР, яка має персонал, який засвідчує ТОР, лише категорії В1 або В2 залежно від обставин, за умови, якщо компетентний орган задоволений тим, що обсяг роботи, визначений у Керівництві організації з ТОР, не вимагає наявність всього персоналу, що засвідчує ТОР, категорій В1 або В2. Особливу увагу слід приділити чіткому обмеженню обсягу планового та позапланового лінійного ТО (усунення дефектів) тільки тими завданнями, що можуть бути засвідчені персоналом, який засвідчує ТОР, наявної категорії.

АМС 145.А.30(h). Вимоги до персоналу

Відповідно до пункту 145.А.30(h) і параграфу 145.А.35 Частини-145В, кваліфікаційні вимоги (свідоцтво авіаційного персоналу, рейтинги типу ПС військового призначення, набутий досвід і поточна підготовка) ідентичні для персоналу, який засвідчує ТОР, і допоміжного персоналу. Єдина відмінність полягає в тому, що допоміжний персонал не може мати привілеї (повноваження) засвідчувати ТОР при виконанні базового ТОР, тому що передача до експлуатації буде здійснюватися персоналом, який засвідчує ТОР, категорії С. Проте, організація з ТОР може використовувати в якості допоміжного персоналу (для базового ТОР) осіб, які вже мають привілеї засвідчувати ТОР для лінійного ТО.

АМС 145.А.30(j)(4). Вимоги до персоналу

1. Для видачі обмеженого сертифікаційного повноваження командир ПС або бортінженер має володіти діючим свідоцтвом пілота або свідоцтвом бортінженера/допуском особи льотного екіпажу до польотів, який записується у льотну книжку (або цивільний еквівалент), прийнятих для компетентного органу за типом ПС. Крім того, обмежене сертифікаційне повноваження залежить від Керівництва організації з ТОР, що містить процедури, які стосуються вимог до персоналу, викладених в пункті 145.А.30(е) Частини-145В, та пов'язаних АМС & GM. Такі процедури мають як мінімум включати:

- a. Завершення відповідної підготовки з національних правил щодо підтримання льотної придатності (військової); та
- b. Завершення відповідної підготовки з виконання конкретних завдань на ПС. Підготовка з виконання завдань має бути достатньо тривалою, щоб гарантувати, що особа цілком розуміє завдання, яке потрібно виконати, і буде застосовувати знання з використання пов'язаних даних для ТОР; та
- c. Завершення процедурної підготовки, як зазначено в Частині-145В.

Вищезазначені процедури мають бути зазначені в Керівництві організації з ТОР та схвалені компетентним органом.

2. (i) Типові завдання, що можуть бути сертифіковані та/або виконуватися командиром ПС, який має діюче свідоцтво пілота/допуск особи льотного екіпажу до польотів, який записується у льотну книжку (або цивільний еквівалент), прийнятний для компетентного органу за типом ПС – незначне ТО або прості перевірки, що включені в нижченаведений перелік:

- a. Заміна внутрішніх вогнів, ниток розжарювання та імпульсних ламп.
- b. Закривання капотів та перевстановлення панелей (люків) доступу для виконання швидких перевірок (оглядів).
- c. Прості зміни в конфігурації (наприклад, механізму натягування тросів, бортової інфрачервоної системи “FLIR” для виявлення цілей у передній півсфері, дверей, фотографічного обладнання тощо).
- d. Перевірка наявності та усунення залишків рідини системи проти обмерзання, включаючи перевстановлення/закривання панелей, капотів або лючків, що мають легкий доступ, але не потребують використання спеціального інструменту.
- e. Будь-яка перевірка/заміна, що включає прості технічні засоби, що узгоджується з цим АМС, та погоджена компетентним органом/уповноваженим органом з льотної придатності.

2. (ii) Власники діючих свідоцтв бортінженерів/допусків осіб льотного екіпажу до польотів або еквівалентів, прийнятних для компетентного органу, за типом ПС можуть здійснювати тільки цей обмежений сертифікаційним повноваженням привілей при виконанні обов’язків бортінженера.

Додатково до підпунктів від 2(i)(a) до (e), може бути виконано інше незначне типове ТО або завдання з усунення простих дефектів, які включені до нижченаведеного переліку:

- a. Заміна вузлів коліс.
- b. Заміна простого легкодоступного аварійного обладнання.
- c. Заміна духовок, кип’ятильників та пристроїв для приготування напоїв.
- d. Заміна зовнішніх вогнів.
- e. Заміна крісел в пасажирському салоні та в кабіні екіпажу, поясних та плечових ременів безпеки.
- f. Заміна стулочок верхніх багажних полиць та предметів внутрішнього обладнання кабіні.
- g. Заміна щіток статичного розрядника.

h. Заміна бортових акумуляторних батарей.

i. Не застосовується.

j. Деактивація тільки підсистем та компонентів ПС, дозволених переліком мінімального обладнання (MEL) експлуатуючої організації (в разі застосування або еквівалентні перелік чи процедура), якщо компетентний орган/уповноважений орган з льотної придатності визнав це завдання простим.

k. Повторне вмикання автоматичних вимикачів згідно з керівництвом з технічної експлуатації.

l. Будь-яке інше завдання, визнане компетентним органом/уповноваженим органом з льотної придатності простим для конкретного типу ПС.

3. Повноваження обмежується 12 місяцями за умови задовільної повторної підготовки на відповідний тип ПС.

GM 145.A.30(j)(4). Вимоги до персоналу (льотний екіпаж)

Для військового льотного екіпажу теоретичні знання зараховуються протягом льотної підготовки, а для конкретних типів ПС, під час перенавчання на експлуатацію ПС відповідного типу. Після цього рівень знань осіб льотного екіпажу контролюється комісією з перевірки знань для цього конкретного типу ПС.

AMC 145.A.30(j)(5). Вимоги до персоналу

1. Для цілей цього підпункту “непередбачений” означає, що посадка ПС не могла бути своєчасно передбачена експлуатуючою організацією, оскільки дефект був неочікуваним для системи, яка до цього вважалась надійною.

2. Разове повноваження розглядається тільки для видачі організацією з ТОР після прийняття нею достатньо вмотивованого рішення, що така потреба відповідає обставинам, що склалися, і в той же час підтримуються необхідні стандарти льотної придатності. Організація з ТОР має оцінювати ситуацію в кожному окремому випадку перед тим, як видавати разове повноваження. Організація з ТОР, яка видає це разове повноваження, зберігає відповідальність за всю виконану роботу.

3. Разове повноваження не може бути видано, якщо необхідний рівень потрібної сертифікації може перевищити рівень знань та досвіду особи, яка його видасть. В усіх випадках, необхідно приділяти належну увагу складності пов'язаних робіт, а також наявності необхідного інструменту та/або перевіреного обладнання, необхідного для завершення робіт.

AMC 145.A.30(j)(5)(i). Вимоги до персоналу

У тих випадках, коли потрібно отримати разове повноваження на видачу сертифіката передачі до експлуатації (CRS) для завдання на тип ПС, на який був визначений персонал, який засвідчує ТОР, що не володіє

повноваженнями за типом-рейтингом, рекомендується нижченаведена процедура:

1. Льотний екіпаж має повідомити повну інформацію про дефект організацію, що виконувала ТОР. У разі необхідності, організації з ТОР необхідно розглянути питання про видачу разового повноваження.

2. При видачі разового повноваження організація з ТОР має проконтролювати, що:

а) Повну технічну інформацію, що стосується роботи, яку необхідно виконати, було підготовлено та передано персоналу, який засвідчує ТОР; та

б) Організація з ТОР має схвалено процедуру координації та контролю всієї діяльності з ТОР на тому місці, де воно буде виконуватися в межах разового повноваження; та

с) Особа, якій було видано разове повноваження, забезпечена всією необхідною інформацією та керівним матеріалом, які стосуються даних для ТОР, та будь-якими спеціальними технічними інструкціями, пов'язаних з виконанням конкретного завдання. Розроблену організацією з ТОР детальну поетапну контрольну карту доведено до утримувача разового повноваження; та

д) Особа має повноваження еквівалентного рівня та дозволеного обсягу робіт на іншому типі ПС з подібною технологією, конструкцією та системами.

3. Утримувач разового повноваження має підписувати детальну поетапну контрольну карту після виконання етапів роботи. Виконання завдань має бути перевірено шляхом проведення візуального огляду та/або перевірки функціонування системи на відповідність встановленим технічним вимогам при поверненні до виробничої бази організації з ТОР, схваленої за Частиною-145В.

АМС 145.А.30(j)(5)(ii). Вимоги до персоналу

Цей підпункт стосується персоналу, який не працює в організації з ТОР, але відповідає вимогам підпункту 145.А.30(j)(5) Частини-145В. Додатково до положень, викладених в АМС 145.А.30(j)(5)(i), підпунктів 1, 2(a), (b), (c) та 3 організація з ТОР може видати разове повноваження, за умови проведення перевірки організацією з ТОР всієї кваліфікаційної інформації щодо запропонованого персоналу, який засвідчує ТОР, та забезпечення його доступності на місці.

АМС 145.А.35(a). Персонал, який засвідчує ТОР, та допоміжний персонал

1. Володіння свідоцтвом персоналу з ТО авіаційної техніки державної авіації з відповідним типом ПС військового призначення/групою за рейтингом, або в разі компонентів національною кваліфікацією, ще не

означає, що власник кваліфікований для уповноваження в якості персоналу, який засвідчує ТОР, та/або допоміжного персоналу. Організація з ТОР несе відповідальність за оцінку компетентності власника щодо його уповноваження для обсягу робіт з ТОР.

2. Під “організація з ТОР має гарантувати, що персонал, який засвідчує ТОР, та допоміжний персонал мають достатні знання щодо відповідного ПС та/або компонентів, які підлягають технічному обслуговуванню та ремонту, а також пов’язаних із цим організаційних процедур” розуміється, що особа пройшла підготовку та успішно оцінюється за:

типом ПС або компонента;

відмінністю за:

конкретною моделлю/варіантом;

конкретною конфігурацією.

Організація з ТОР має спеціально забезпечити, щоб індивідуальні компетенції були встановлені щодо:

відповідних знань, навичок та досвіду за типом і конфігурацією виробу, який підлягає обслуговуванню, приймаючи до уваги відмінності між загальною підготовкою за рейтингом типу ПС військового призначення, що особа отримала, та конкретної конфігурації ПС, яке підлягає обслуговуванню;

відповідного ставлення до безпеки і дотримання процедур;

знання пов’язаних процедур організації з ТОР і експлуатуючої організації (наприклад, обробки та ідентифікації компонентів, використання переліку мінімального обладнання, використання технічного бортового журналу ПС, незалежних перевірок тощо).

3. Деякі спеціальні завдання з ТОР можуть потребувати додаткової спеціальної підготовки і досвіду, в тому числі, але не обмежуючись:

поглибленим пошуком та усуненням несправностей;

дуже конкретними процедурами щодо коригування або випробування;

такелажними роботами;

опробуванням двигуна, запуском та експлуатацією двигунів, перевіркою робочих характеристик двигуна, штатною та аварійною експлуатацією двигуна, пов’язаною з правилами техніки безпеки та запобіжними процедурами;

великим за обсягом оглядом конструкції/системи та ремонтом;

іншим спеціалізованим ТОР, що вимагається програмою ТОР ПС.

Для підготовки до опробування двигуна мають бути використані тренажери та/або реальне ПС.

4. Належна оцінка компетентності має проводитися відповідно до процедури, схваленої компетентним органом (розділ 3.4 Керівництва організації з TOP, описаний в пункті АМС 145.А.70(а)) до Частини-145В.

5. Організація з TOP має утримувати копії всіх документів, які підтверджують компетентність і набутий досвід протягом періоду, описаного в пункті 145.А.35(j) Частини-145В. Додаткову інформацію надано в підпункті АМС 66.А.20(b)3 до Частини-66В.

АМС 145.А.35(b). Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал

Перенесено до пункту 145.А.35(b) Частини-145В.

АМС 1 145.А.35(c). Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал

Для інтерпретації “участь у виконанні робіт з TOP відповідних ПС упродовж принаймні шести місяців за будь-який безперервний дворічний період” застосовуються положення АМС 66.А.20(b)2 до Частини-66В.

АМС 2 145.А.35(c). Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал

У разі наявності непередбачуваних змін до оперативних військових завдань, які вимагають використання персоналу, що не відповідає вимогам до досвіду в шість місяців, це має бути схвалено на тимчасовій основі відповідальним керівником тільки з дотриманням необхідних застережних заходів/послабленням для цих обставин, і має бути проінформовано експлуатуючу організацію/організацію з управління підтриманням льотної придатності, для яких ведеться робота, та компетентний орган.

АМС 145.А.35(d). Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал

1. Поточна підготовка є двостороннім процесом для гарантування того, що персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал залишається в курсі питань, що стосуються процедур, людського фактора і технічних знань, і що організація з TOP отримує зворотний зв'язок щодо адекватності своїх процедур та інструкцій з TOP. Завдяки інтерактивному характеру цієї підготовки організації з TOP потрібно розглянути питання про залучення підрозділу з якості для гарантування функціонування зворотного зв'язку. Альтернативно має існувати процедура для гарантування формальної передачі зворотного зв'язку від підрозділу підготовки до підрозділу з якості для вжиття необхідних заходів.

2. Поточна підготовка має охоплювати зміни у відповідних правилах, таких як Частина-145В, зміни в процедурах організації з TOP і

стандартах модифікацій виробів, які обслуговуються, а також питання людського фактора, визначені внаслідок будь-якого внутрішнього або зовнішнього аналізу інцидентів. Під час поточної підготовки слід також розглядати випадки, коли персонал не дотримувався процедур, і причини того, чому конкретні процедури не завжди дотримуються. В багатьох випадках поточна підготовка посилюватиме необхідність дотримання процедур і гарантуватиме визначення неповних або некоректних процедур організації з ТОР для того, щоб вони могли бути виправлені. Це не виключає можливої необхідності щодо проведення аудиту якості таких процедур.

3. Поточна підготовка має бути достатньої тривалості в кожному дворічному періоді для задоволення намірів, зазначених в пункті 145.A.35(d) Частини-145В, і може бути поділена на декілька окремих елементів. Пункт 145.A.35(d) Частини-145В вимагає такої підготовки, щоб утримувати персонал, який засвідчує ТОР, та допоміжний персонал з оновленими знаннями щодо відповідних технологій, процедур та людського фактора, оскільки вони є однією частиною забезпечення якості. Тому достатня тривалість має бути пов'язана з відповідними недоліками, виявленими за результатами аудиту якості, та іншими внутрішніми/зовнішніми джерелами інформації, доступними для організації з ТОР, стосовно людських помилок під час ТОР. Це означає, що в разі організації з ТОР, яка обслуговує ПС, і має небагато відповідних недоліків, виявлених за результатами аудиту якості, поточна підготовка має обмежуватися днями, а не тижнями, тоді як для подібної організації з ТОР, з багатьма відповідними недоліками, виявлених за результатами аудиту якості, така підготовка може зайняти декілька тижнів. Для організації з ТОР, яка обслуговує компоненти ПС, тривалість поточної підготовки відповідатиме тим самим принципам, але її слід скоротити, враховуючи більш обмежений характер такої діяльності. Наприклад, персоналу, який засвідчує ТОР, і здійснює передачу до експлуатації гідронасосів, може знадобитися лише декілька годин поточної підготовки, тоді як тим, хто здійснює передачу до експлуатації газотурбінного двигуна, може знадобитися декілька днів такої підготовки. Зміст поточної підготовки має бути пов'язано з відповідними недоліками, виявленими за результатами аудиту якості, та при цьому рекомендується повторювати таку підготовку принаймні раз у 24-місячний період.

4. Передбачається, що метод підготовки буде гнучким процесом і зможе, наприклад, включати курс поточної підготовки в організації з підготовки до ТОР, схваленій за Частиною-147В/Part-147, курси в авіаційному коледжі, внутрішні короткострокові курси, семінари тощо. Складові, загальний зміст і тривалість такої підготовки мають бути вказані в Керівництві організації з ТОР, якщо така підготовка не здійснюється організацією з підготовки до ТОР, схваленою за Частиною-147В/

Part-147, коли таку інформацію може бути визначено відповідно до схвалення та відповідні перехресні посилання наведені у Керівництві організації з TOP.

АМС 145.А.35(е). Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал

Програма для поточної підготовки має охоплювати перелік всього персоналу, який засвідчує TOP, та допоміжного персоналу, а також зазначати коли підготовка буде проводитись, елементи такої підготовки та відмітку, що її проведено досить вчасно, як і планувалося. Така інформація має згодом переноситися до записів персоналу, який засвідчує TOP, та допоміжного персоналу згідно з пунктом 145.А.35(j) Частини-145В.

АМС 145.А.35(f). Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал

Як зазначено в пункті 145.А.35(f) Частини-145В, за винятком, коли застосовується будь-який з непередбачених випадків, вказаних у підпункті 145.А.30(j)(5) Частини-145В, весь можливий персонал, який передбачається уповноважити для засвідчення TOP, та допоміжний персонал, має бути оцінено на компетентність згідно з обов'язками, пов'язаними з їх призначенням, відповідно до АМС 1, 2, 3 та 4 до пункту 145.А.30(е) Частини-145В, як застосовано.

АМС 145.А.35(j). Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал

1. Нижче наведено мінімум інформації (в залежності від обставин), запис якої має бути збережено щодо кожної особи з персоналу, який засвідчує TOP, та допоміжного персоналу:

- a. Прізвище, ім'я та по батькові.
- b. Звання/Класність (розряд) і особистий номер (якщо застосовується).
- c. Дата народження.
- d. Базова підготовка.
- e. Підготовка за типом ПС військового призначення/Підготовка до виконання завдання.
- f. Поточна підготовка.
- g. Досвід.
- h. Кваліфікації, що стосуються повноважень.
- i. Обсяг повноваження.
- j. Дата першої видачі повноваження.
- k. Дата закінчення строку дії повноваження (у разі необхідності).
- l. Ідентифікаційний номер повноваження.
- m. Спеціальна перевірка (де застосовно).

2. Запис може зберігатися в будь-якому форматі та має контролюватися організацією з TOP.
3. Кількість осіб, які мають право доступу до цієї системи, має бути зведена до мінімуму для гарантування того, що записи не можуть бути несанкціоновано змінені, або що такі конфіденційні записи не стануть доступними для осіб, які не мають на те повноважень.
4. Компетентний орган або кваліфіковану особу, яка діє від імені компетентного органу, слід розглядати як “уповноважену особу” при дослідженні системи записів для первинного схвалення та підтримання дії схвалення або, коли компетентний орган має підстави сумніватися в компетентності конкретної особи.

АМС 145.А.35(п). Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал

1. Схвалена організація з TOP є відповідальною за видачу повноваження персоналу, який засвідчує TOP, категорії А, з гарантуванням того, що підготовка до виконання завдань, отримана цією особою, охоплює всі завдання, що потребують авторизації. Це особливо важливо в тих випадках, коли підготовку до завдання було надано схваленою організацією з підготовки до ТО відповідно до Частини-147В/Part-147 або схваленою організацією з TOP відповідно до Частини-145В/Part-145, відмінною від тієї, що видала повноваження.
2. “У схваленій організації відповідно до Частини-147В/Part-147” означає, що організація з підготовки до ТО має схвалення на проведення підготовки до завдань, що відносяться до категорії А, для відповідного типу ПС.
3. “У схваленій організації з TOP відповідно до Частини-145В/Part-145” означає, що організація має схвалення організації з TOP для відповідного типу ПС.

АМС 145.А.35(о). Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал

1. Привілей для власника свідоцтва персоналу з ТО категорії В2 щодо передачі незначного планового лінійного ТО і усунення простого дефекту відповідно до підпункту 66.А.20(а)(3)(ii) Частини-66В/Part-66 може бути надано тільки схваленою організацією з TOP, де власник свідоцтва персоналу з ТО працює за наймом/контрактом після виконання всіх вимог, зазначених у пункті 145.А.35(о) Частини-145В/Part-145. Цей привілей не може бути передано іншій організації з TOP.
2. Якщо власник свідоцтва персоналу з ТО категорії В2 вже має повноваження персоналу щодо засвідчення TOP, яке містить незначне планове лінійне ТО і усунення простого дефекту для конкретного типу ПС, нові завдання, що стосуються категорії А, можуть бути додані до цього типу, не вимагаючи ще 6 місяців досвіду. Проте, підготовка до

завдання (теоретична та практичне виконання) та екзаменування/ оцінювання для цих додаткових завдань як і раніше вимагається.

3. Якщо повноваженням персоналу щодо сертифікації TOP мається намір охопити кілька типів ПС, то досвід може бути об'єднано в рамках одного періоду в 6 місяців.

Для додавання нових типів ПС до повноваження персоналу щодо сертифікації TOP, слід вимагати ще 6 місяців, якщо ПС не вважається подібним згідно з підпунктом АМС 66.А.20(b)2 до Частини-66В до вже проведеної підготовки.

4. Термін “6 місяців досвіду” може включати в себе або повний робочий день або неповний робочий день зайнятості. Важливим аспектом є те, що особа протягом періоду в 6 місяців (не обов'язково кожен день) брала участь у виконанні тих завдань, які передбачені бути частиною повноваження.

GM 145.А.35(o). Персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал

“Якщо інше не схвалено компетентним органом” в даному контексті означає, що вимогу може бути знято компетентним органом у випадку з військовим персоналом, який вже має цей привілей, коли його відправлено від однієї до іншої схваленої організації з TOP.

АМС 145.А.40(a). Обладнання, інструменти та матеріали

Після того, як заявник для отримання схвалення визначив можливий обсяг схвалення для розгляду компетентним органом, необхідно показати, що всі інструменти та обладнання, зазначені в даних для TOP, можуть бути надані у разі необхідності. Всі такі інструменти та обладнання, які мають контролюватися в тому, що стосується їхнього обслуговування або калібрування через необхідність їх використання для вимірювання певних розмірів та параметрів обертового моменту тощо, мають бути чітко визначені та внесені до контрольного реєстру, включаючи будь-які особисті інструменти та обладнання, на використання яких організація з TOP надає згоду.

АМС 145.А.40(b). Обладнання, інструменти та матеріали

1. Контроль цих інструментів і обладнання вимагає, щоб організація з TOP мала процедуру для огляду/обслуговування і, в разі необхідності, калібрування таких виробів на регулярній основі та надання користувачам інформації, що цей виріб знаходиться в межах граничного строку будь-якої перевірки або обслуговування, або калібрування. Тому необхідна чітка система маркування всього інструменту, обладнання та випробувального обладнання (контрольно-вимірювальної апаратури), яка надає інформацію про те, коли належить провести наступний огляд або обслуговування, або калібрування, і чи не є виріб несправним з будь-яких інших причин, якщо це не очевидно. Регістр має бути

заведено для всіх точних інструментів та обладнання разом із записом про калібрування і стандарти, які використовувалися.

2. Огляд, обслуговування або калібрування на регулярній основі мають здійснюватися відповідно до інструкцій виробників обладнання, якщо інше не схвалено компетентним органом.

3. У цьому контексті офіційно визнаний стандарт означає, що ці стандарти встановлені або опубліковані офіційним органом, незалежно від наявності статусу юридичної особи, або які широко визнані в аерокосмічній галузі як складові корисної практики, або ті, які прийняті компетентним органом.

АМС 145.А.42(а). Приймання компонентів

1. Еквівалентним до Форми 1 EMAR (EMAR Form 1) документом може бути:

a) не застосовується;

b) не застосовується;

c) не застосовується;

d) не застосовується;

e) не застосовується;

f) Форма 1 EASA (EASA Form 1) (якщо вона не походить від схваленої організації з TOP відповідно до додатка I (Part-M, Subpart F) до Регламенту Комісії (EU) Європейського Союзу від 26.11.2014 № 1321/2014 (зі змінами) (далі – EASA Part M Subpart F організації з TOP) та/або відповідно до Підчастини F додатка 1 (Part-M) Авіаційних правил України “Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань”, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 06.03.2019 № 268, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 28.03.2019 за № 316/33287 (далі – організації з TOP, схвалені відповідно до підчастини F розділу А Part-M));

g) пономерний документ (формуляр, паспорт, етикетка), а також у разі необхідності додатковий документ, що підтверджує справність та льотну придатність виробу (акт технічного стану виробу, розпорядчий документ уповноваженого органу з льотної придатності), якщо виріб вироблено до впровадження Частини-21В;

h) документ щодо передачі виробу, виданий організацією, визнаною компетентним органом.

2. Щодо приймання стандартних частин, сировини та витратних матеріалів дивись АМС 145.А.42(а)4 та АМС 145.А.42(а)5.

GM 145.A.42(a). Приймання компонентів

Причиною, за якою Форма 1 EASA (EASA Form 1) не повинна походити від EASA Part M Subpart F організації з TOP та/або організації з TOP, схваленої відповідно до підчастини F розділу A Part-M є те, що такі організації з TOP не мають видавати вироби/деталі для ПС складної конструкції з двигуном ("complex motor-powered" aircraft) або ПС комерційного авіаційного транспорту (commercial air transport ("CAT") aircraft) та для ПС військового призначення (military aircraft).

У подальшому всі ПС військового призначення мають розглядатися як ПС складної конструкції з двигуном.

AMC 145.A.42(a)2. Приймання компонентів

Організація з TOP під час обслуговування/ремонту має гарантувати належну ідентифікацію будь-яких несправних компонентів. Статус несправного компонента має бути чітко зазначено на ярлику або іншим відповідним способом разом з даними ідентифікації компонента і будь-якою інформацією, корисною для визначення дій, які необхідно вжити. Така інформація має встановити, наскільки це можливо, напрацювання, статус обслуговування/ремонту, статус консервації, відмови, дефекти або несправності, виявлені або повідомлені, вплив несприятливих умов навколишнього середовища, або, якщо компонент використовувався під час або був пошкоджений в наслідок авіаційної події/інциденту. Має бути передбачено запобіжні заходи щодо небажаного відокремлення цього ярлика від компонента.

AMC 145.A.42(a)3. Приймання компонентів

Організація з TOP може зробити вибір, у консультації з організацією з управління підтриманням льотної придатності/експлуатуючою організацією, щодо передачі неремонтопридатного компонента для легітимного використання не за прямим призначенням (не для забезпечення польоту ПС), наприклад, для підготовки та освіти, наукових досліджень і розробок. У таких випадках пошкодження може бути недоцільним. Нижченаведені методи мають бути використані для запобігання повторного входження компонентів до системи авіаційних поставок (матеріально-технічного забезпечення):

- (a) постійне маркування або штампування компонента, як "НЕСПРАВНИЙ." (використання чорнила не є прийнятним методом);
- (b) ідентифікація шляхом видалення оригінального номера деталі;
- (c) ідентифікація шляхом видалення пластини з даними;
- (d) дотримання відстеження або підзвітності системи за серійним номером або іншими індивідуалізованими даними для запису переданого неремонтопридатного компонента ПС;

(е) включаючи письмові процедури стосовно утилізації таких компонентів за допомогою будь-якої угоди або договору щодо передачі таких компонентів.

Примітка: неремонтопридатні компоненти не мають бути передані до будь-якої особи або організації, відомої в поверненні неремонтопридатних компонентів назад до системи авіаційних поставок, через потенційну загрозу безпеці польотів. Інформацію про такі організації можливо знайти, наприклад, у відповідних повідомленнях та інформаційних бюлетенях з безпеки польотів, спеціальних бюлетенях з льотної придатності авіаційних агентств, адміністрацій, уповноважених авіаційних органів (FAA Unapproved Parts Notifications, FAA Special Airworthiness Bulletins or EASA Safety Information Bulletins).

АМС 145.А.42(а)3(ii). Приймання компонентів

1. Пошкодження має бути виконано таким чином, щоб компоненти стали повністю непридатними для їх попередньо передбаченого використання. Пошкоджені компоненти мають бути не придатними до перероблення або приховування свого стану для забезпечення неможливості мати ознаки справності, наприклад, шляхом повторного нанесення покриття, укорочування і повторного нарізання різьби на довгих болтах, зварювання, рихтування, обробки, чищення, полірування, або перефарбування.

2. Пошкодження може бути досягнуто за допомогою однієї або комбінації з нижченаведених процедур:

- (а) шліфування;
- (b) випалювання;
- (c) видалення основної деталі кріплення або іншої вбудованої деталі;
- (d) безповоротна деформація частин;
- (e) вирізування отворів з використанням різачка або пилки;
- (f) плавлення;
- (g) розпилування на безліч дрібних шматків;
- (h) будь-який інший метод погоджений компетентним органом у кожному конкретному випадку.

3. Нижченаведені процедури є прикладами пошкоджень, які достатньо часто менш вдалі оскільки, вони можуть не бути послідовно ефективні:

- (а) штампування або вібро-гравірування;
- (b) розпилення фарби;
- (c) малі деформації, надрізи або відбитки молота;
- (d) ідентифікація за допомогою ярлика або маркування;

- (e) свердління маленьких отворів;
- (f) розпилування лише на дві частини.

4. Оскільки виробники, що виготовляють схвалені компоненти ПС, мають вести облік серійних номерів компонентів з обмеженим строком служби або інших критично важливих компонентів, організація, яка пошкоджує компонент, має інформувати щодо «вилучених» компонентів зазначених виробників, якщо інше не вказано компетентним органом.

АМС 145.А.42(а)4. Приймання компонентів

СТАНДАРТНІ ДЕТАЛІ

(a) Для визначення “стандартних деталей” (Standard Parts) дивись Європейський військовий документ з льотної придатності (European Military Airworthiness Document) EMAD 1 “Документ скорочень та визначень (Acronyms and definitions document)”.

Довідково:

Стандартна деталь – це деталь, яку визначає утримувач схвалення розробника, відповідальний за виріб, частину або пристрій, в якому вона призначена для використання, та яка вироблена у повній відповідності із встановленою специфікацією, що включає критерії проектування, виготовлення, випробування та прийняття, а також типові вимоги щодо ідентифікації.

Приклади стандартних деталей – запасні деталі загального призначення повітряного судна, визначені утримувачем схвалення розробника, такі як гайки, болти, шайби, шплінти тощо. Всі дані для проектування, виробництва, контролю (інспектування) та вимоги щодо маркування, необхідні для демонстрації відповідності деталі, будуть у відкритому доступі та опубліковані, або встановлені як частина визнаних специфікацій.

(b) Супровідна документація на стандартні деталі має чітко стосуватися конкретних частин і містити заяву про відповідність та додатково як про джерела виробництва, так і постачання (сертифікат відповідності (a Certificate of Conformity) є достатнім). До деяких матеріалів пред’являються особливі умови, такі як стан зберігання або строк служби тощо, і це має бути включено до документації та/або пакувального матеріалу.

(c) Форма 1 EASA/EMAR (EASA/EMAR Form 1) або еквівалент звичайно не видається, і тому очікувати її не слід нікому.

АМС 145.А.42(а)5. Приймання компонентів

(a) Витратним матеріалом є будь-який матеріал, який використовується тільки один раз, наприклад, мастильні матеріали, клеї, з’єднувальні суміші, фарби, хімічні речовини, барвники та ущільнювачі тощо.

(b) Сировиною є будь-які матеріали, які потребують подальшої роботи, для перетворення їх у складову частину ПС, такі як метали, пластмаси, тканини тощо.

(c) Сировина і витратний матеріал мають прийматися лише тоді, коли є впевненість, що вони необхідної специфікації. Для того, щоб бути прийнятим, матеріал та/або його упаковка має мати маркування із зазначенням і, якщо застосовується, номер партії.

(d) Супровідна документація всіх матеріалів має чітко стосуватися конкретного матеріалу і містити заяву про відповідність та додатково як про джерела виробництва, так і постачання. До деяких матеріалів пред'являються особливі умови, такі як стан зберігання або строк служби тощо, і це має бути включено до документації та/або пакувального матеріалу.

(e) Специфікація матеріалу звичайно ідентифікується в даних утримувача сертифіката типу (військового)/додаткового сертифіката типу (військового), за винятком випадку, коли компетентний орган погодився на інше. Форму 1 EASA/EMAR (EASA/EMAR Form 1) або еквівалент не має бути видано для такого матеріалу, і, внаслідок цього, жодну з них не слід очікувати.

(f) Вироби, придбані в партіях (кріпильні вироби тощо), мають бути поставлені в упаковці. Упаковка має вказувати застосовну специфікацію/стандарт, номер партії, серійний номер і кількість виробів. Супровідна документація матеріалу має містити відповідну специфікацію/стандарт, номер партії, серійний номер, кількість, що постачається, та джерела виробництва. Якщо матеріал отримують з різних партій, прийняття документації має бути здійснено для кожної партії.

АМС 145.А.42(б). Приймання компонентів

(a) Форма 1 EMAR (EMAR Form 1) (або інші еквівалентні форми, докладно описані в АМС 145.А.42(а)) визначає статус компонента ПС. Блок 12 “Примітки” у Формі 1 EMAR (EMAR Form 1) у деяких випадках містить дуже важливу інформацію щодо льотної придатності, яка може вимагати виконання відповідних і необхідних дій. Організація з ТОР, яка приймає компонент, має переконатися, що компонент знаходиться в задовільному стані і належним чином переданий до експлуатації. Крім того, організація з ТОР має гарантувати, що компонент відповідає схваленим даним/схваленому стандарту, такому як необхідний стандарт щодо проектування та модифікації. Це може бути досягнуто шляхом посилання на каталог деталей виробника або на інші схвалені дані (тобто, сервісні бюлетені).

Необхідно також виконувати належний нагляд для забезпечення відповідності до застосовних директив льотної придатності, за станом будь-якого компонента з обмеженим строком служби, що встановлюються на ПС, а також дотримуватися контрольованих обмежень критичних конструктивних конфігурацій (CDCCLs) (якщо застосовно).

(b) Для гарантування того, що компонент знаходиться в задовільному стані, організація з TOP має виконувати перевірки і звіряння.

(c) Виконання вищезазначених перевірок та звірянь має відбуватися до того, як компонент встановлюється на борту ПС.

(d) У нижченаведеному переліку, який і не є вичерпним, містяться типові перевірки, які необхідно виконати:

(i) звіряння загального стану компонентів та їх упакування щодо пошкоджень, які можуть вплинути на цілісність компонентів;

(ii) переконатися в тому, що строк служби компонента не вичерпано;

(iii) переконатися в тому, що вироби, отримані у відповідній щодо типу компонента упаковці: наприклад, відповідає ATA 300 (ATA (Air Transport Association of America) SPECIFICATION No. 300 for PACKAGING OF AIRLINE SUPPLIES – Специфікація № 300 для упакування поставок авіакомпаній) або упакуванню для електростатичних чутливих пристроїв, коли це необхідно;

(iv) переконатися в тому, що компонент має всі заглушки і захисні ковпачки, які належним чином встановлені відповідно до схвалених даних, для запобігання пошкодження або внутрішнього забруднення.

АМС 145.А.42(с). Приймання компонентів

1. Згода компетентного органу на виготовлення частин організацією з TOP має бути формалізована шляхом схвалення деталізованої процедури, викладеної в Керівництві організації з TOP. Ці АМС містять принципи та умови, які необхідно брати до уваги під час підготовки прийнятної процедури.

2. Виготовлення, контроль, складання та випробування мають бути чітко в межах технічних та процедурних можливостей організації з TOP.

3. Всі необхідні дані для виготовлення частин мають бути схвалені будь-ким з нижченаведених:

компетентним органом, або

утримувачем сертифіката типу (військового), або

утримувачем схвалення (військового) організації розробника відповідно до Частини-21В, або

утримувачем додаткового сертифіката типу (військового).

4. Вироби, виготовлені організацією з TOP, можуть бути використані тільки цією організацією з TOP під час капітального ремонту, ТО, модифікацій, або інших видів ремонту ПС або компонентів, у разі виконання роботи в межах її власного виробничого об'єкта. Виготовлення виробів для інших об'єктів може мати місце тільки в разі

схвалення компетентним органом. Дозвіл на виготовлення не містить схвалення на серійне виготовлення та частини не кваліфікуються на сертифікацію за Формою 1 EMAR (EMAR Form 1). Ця заборона також поширюється на роздрібну передачу надлишків запасів тих власних виготовлених частин, які мають бути фізично відокремлені та вилучені з будь-якого сертифікованого постачання. Виготовлені деталі мають бути чітко позначені у спосіб, визначений компетентним органом.

5. Виготовлення частин, комплектів для модифікацій тощо для подальшого постачання не можуть проводитися організацією з TOP, якщо інше не схвалено компетентним органом.

6. Дані, зазначені в підпункті 3, можуть включати процедури ремонту, що передбачають виготовлення частин. Якщо даних для таких частин достатньо, щоб організувати їх виготовлення, частини можуть бути виготовлені організацією з TOP. Слід дотримуватися обережності, щоб гарантувати, що дані включають детальну інформацію про нумерацію частин, розміри, матеріали, процеси та будь-які спеціальні технології виробництва, спеціальні специфікації на сировину та/або вимоги до вхідного контролю, а також, що організація з TOP має необхідні можливості. Ця можливість має бути зазначена в Керівництві організації з TOP (МОЕ). Якщо спеціальні процеси або процедури контролю, визначені в схвалених даних, недоступні організації з TOP, організація з TOP не може виготовляти частини, доки утримувач сертифіката типу (військового)/додаткового сертифіката типу (військового) або утримувач схвалення (військового) організації розробника відповідно до Частини-21В не надасть схвалено альтернативу.

7. Приклади виготовлення в межах обсягу схвалення відповідно до Частини-145В можуть включати, але не обмежуватися нижченаведеним:

- a) Виготовлення втулок, рукавів (патрубків), шайб (прокладок).
- b) Виготовлення другорядних елементів конструкції та панелей обшивки.
- c) Виготовлення тросів керування.
- d) Виготовлення гнучких та негнучких трубопроводів.
- e) Виготовлення бандажів електричних кабелів та деталей монтажу.
- f) Формовані або механічно оброблені панелі з листового металу для ремонтів.

Всі вищенаведені виготовлені частини мають бути у відповідності до даних щодо проведення капітального ремонту або керівництв з іншого виду ремонту, схем модифікацій та сервісних бюлетенів, креслень або інших даних, схвалених компетентним органом.

Примітка. Це не прийнятно для виготовлення будь-якого виробу за зразком, доки не буде виконано інженерне креслення виробу, що

включає будь-які необхідні виробничі процеси, і яке є прийнятним для компетентного органу.

8. Якщо утримувач сертифіката типу (військового)/додаткового сертифіката типу (військового) або схвалення (військового) організації виробника відповідно до Частини-21В готові надати повні дані, на які немає посилання у керівництвах ПС або у сервісних бюлетенях, але які містять креслення для виготовлення виробів, зазначених у каталозі деталей, виготовлення таких виробів розглядається в межах обсягу схвалення, якщо інше не схвалено компетентним органом відповідно до процедури, зазначеної в Керівництві організації з TOP.

9. Перевірка (інспекція) та ідентифікація.

Будь-яка локально виготовлена частина має бути піддана стадії перевірки (інспектування) перед, окремо, і бажано незалежно, від будь-якої перевірки (інспектування) її установки. Перевірка має встановлювати повну відповідність з відповідними даними виробництва, а частина має бути однозначно ідентифікована як придатна до використання шляхом встановлення її відповідності до схвалених даних. Необхідно вести відповідні записи щодо всіх таких виробничих процесів, включаючи термічну обробку та кінцеві перевірки. Виготовлені деталі мають бути чітко позначені у спосіб, визначений компетентним органом. На всі частини, за винятком тих, на яких недостатньо місця, необхідно нанести номер частини, що чітко визначає її зв'язок з даними виготовлення/інспектування. Додатково до номеру на частину має бути нанесено ідентифікацію організації з TOP для цілей відстеження.

АМС 145.А.42(d). Приймання компонентів

1. Нижченаведені типи компонентів, як правило, мають бути класифіковані як неремонтопридатні (непридатні до подальшого використання):

- a. компоненти з не виправними дефектами, що є видимими або невидимими неозброєним оком;
- b. компоненти, що не відповідають проектним специфікаціям, і не можуть бути приведені у відповідність до таких специфікацій;
- c. компоненти, що зазнали несхвалених модифікацій, ремонту або переробки, що є незворотною;
- d. сертифіковані компоненти з обмеженим ресурсом/строком служби, що вже досягли або перевищили свій сертифікований ресурс/строк служби, або на які відсутні, або є неповними записи;
- e. компоненти, що не можуть бути повернені до льотнопридатного стану через вплив зовнішніх граничних сил, нагрівання або несприятливого середовища;

f. компоненти, для яких відповідність застосовним директивам льотної придатності не може бути встановлена;

g. компоненти, для яких записи про ТОР та/або простежуваність руху до організації виробника/з ТОР не можуть бути відновлені.

2. Попереджувальні заходи мають бути вжиті для гарантування того, що неремонтопридатними компонентами розпорядилися таким чином, щоб було неможливим їх повернення до експлуатації.

GM 145.A.42(d). Приймання компонентів

Це звичайна практика для власників авіаційних компонентів розпоряджатися неремонтопридатними компонентами шляхом продажу, списання, або передачі таких виробів. У деяких випадках такі вироби знову з'являються для продажу та у матеріальних запасах діючих (оборотних) частин, які належать авіаційній спільноті. Неправильне висвітлення статусу (стану) компонентів та практика перетворення таких виробів, що видаються за справні, призводить до використання неремонтопридатних невідповідних компонентів. Тому організаціям, що мають неремонтопридатні компоненти ПС, слід передбачати (виключити) можливість в подальшому викривлення фактів щодо статусу таких компонентів та продажу їх як справних компонентів.

AMC 145.A.45(b). Дані для ТОР

1. За винятком випадків, зазначених у підпункті 5, кожна схвалена організація з ТОР має мати доступ і використовувати нижченаведені мінімальні дані для ТОР, що мають відношення до схваленого класу рейтингу схваленої організації з ТОР: всі вимоги (правила), пов'язані з ТОР, і AMC, пов'язані з ними, схвалені специфікації та керівний матеріал (Guidance Material – GM), усі застосовні національні вимоги щодо ТОР і повідомлення, що не були замінені вимогою, процедурою або директивою компетентного органу, а також усі застосовні директиви льотної придатності такі ж, як контрольовані обмеження критичних конструктивних конфігурацій (CDCCLs) (якщо застосовно).

2. На додаток до підпункту 1, схвалена організація з ТОР з класом рейтингом схвалення категорії А – Повітряне судно, має мати доступ і використовувати нижченаведені опубліковані дані для ТОР: відповідні розділи програми ТОР ПС, керівництво з ТОР, керівництво з ремонту, додатковий документ з інспектування конструкції, документ з контролю корозії, сервісні бюлетені, листи з обслуговування, інструкції з обслуговування, листівки з модифікації, керівництво з неруйнівного контролю, каталог деталей (частин), карта даних сертифіката типу (військового) і будь-який інший конкретний документ, виданий утримувачем сертифіката типу (військового)/додаткового сертифіката типу (військового) або компетентним органом/уповноваженим органом з льотної придатності як дані для ТОР.

3. На додаток до підпункту 1, схвалена організація з TOP з класом рейтингом схвалення категорії В – Двигуни/ДСУ, має мати доступ і використовувати нижченаведені опубліковані дані для TOP: відповідні розділи керівництва з ТО і ремонту двигуна/ДСУ, сервісні бюлетені, листи з обслуговування, листівки з модифікації, керівництво з неруйнівного контролю, каталог деталей (частин), карта даних сертифіката типу (військового) і будь-який інший конкретний документ, виданий утримувачем сертифіката типу (військового)/додаткового сертифіката типу (військового) або компетентним органом/уповноваженим органом з льотної придатності як дані для TOP.

4. На додаток до підпункту 1, схвалена організація з TOP з класом рейтингом схвалення категорії С – Компоненти (крім двигунів або ДСУ в зборі), має мати доступ і використовувати нижченаведені опубліковані дані для TOP: відповідні розділи керівництва з ТО і ремонту компонента, сервісні бюлетені та листи з обслуговування, а також будь-який документ, виданий утримувачем сертифіката типу (військового)/додаткового сертифіката типу (військового) або компетентним органом/уповноваженим органом з льотної придатності як дані для TOP об'єкта, на який компонент може бути встановлений, коли застосовно.

5. Відповідні розділи підпунктів від 2 до 4 додаткових даних для TOP означають обсяг щодо роботи з TOP на кожному конкретному виробничому об'єкті з TOP. Наприклад, виробничий об'єкт з базового TOP має мати доступ до майже повного(их) набору(ів) даних для TOP, тоді як виробничому об'єкту з лінійного ТО може знадобитися тільки керівництво з ТО і каталог деталей (частин).

6. Схвалена організація з TOP схвалена тільки за класом рейтингом категорії D – Спеціалізовані види обслуговування, має мати і використовувати всі застосовні специфікації процесу(ів) спеціалізованого обслуговування.

АМС 145.А.45(с). Дані для TOP

1. Зазначена процедура має гарантувати, що, коли персонал з TOP виявляє неточну, неповну або неоднозначну інформацію в даних для TOP, персонал має записувати подробиці. Процедура має гарантувати, що організація з TOP своєчасно повідомить автора даних для TOP про проблему, що виникла. Запис про такі повідомлення автору даних для TOP має бути збережено організацією з TOP, доки утримувач сертифіката типу (військового)/додаткового сертифіката типу (військового), утримувач схвалення (військового) організації розробника відповідно до Частини-21В або компетентний орган не роз'яснить проблему, наприклад, шляхом внесення змін до даних для TOP.

2. Зазначена процедура має бути вказана в Керівництві організації з TOP.

АМС 145.А.45(d). Дані для ТОР

Зазначена процедура має розглянути питання про необхідність практичної демонстрації персоналом з ТОР запропонованої зміненої інструкції з ТО та/або ремонту персоналу з якості. В разі погодження, персонал з якості має схвалити змінену інструкцію з ТО та/або ремонту та забезпечити інформування утримувача сертифіката типу (військового)/додаткового сертифіката типу (військового), утримувача схвалення (військового) організації розробника відповідно до Частини-21В або компетентного органу про змінену інструкцію з ТО та/або ремонту. Процедура має включати можливість простежування всього процесу в паперовому/електронному варіанті від початку до кінця та забезпечувати, щоб у відповідній інструкції з ТО та/або ремонту зміна була чітко вказана. Змінені інструкції з ТО та/або ремонту мають використовуватися тільки за нижченаведених обставин:

- а) Якщо початковий намір утримувача сертифіката типу (військового)/додаткового сертифіката типу (військового), утримувача схвалення (військового) організації розробника відповідно до Частини-21В або компетентного органу може бути здійснено більш раціонально або більш ефективно.
- б) Якщо початковий намір утримувача сертифіката типу (військового)/додаткового сертифіката типу (військового), утримувача схвалення (військового) організації розробника відповідно до Частини-21В або компетентного органу не можливо реалізувати дотримуючись інструкцій з ТО та/або ремонту. Наприклад, якщо компонент не може бути замінений, коли дотримуватися початкових інструкцій з ТО та/або ремонту.
- с) У разі використання альтернативного інструменту/обладнання.

Важлива примітка: Контрольовані обмеження критичних конструктивних конфігурацій (CDCCLs) є обмеженнями льотної придатності. Будь-яка зміна інструкцій з ТО та/або ремонту, пов'язаних з CDCCLs, є модифікацією ПС, яка має бути схвалена відповідно до вимог Частини-21В.

АМС 145.А.45(e). Дані для ТОР

1. Організація з ТОР має:

- точно перенести дані для ТОР до робочих карток чи робочих листів; або
- зробити точні посилання на конкретне(і) завдання з ТОР, що міститься(ються) в таких даних для ТОР, які вже визначили завдання як CDCCL, де застосовно.

2. Відповідні підрозділи організації з ТОР означає підрозділи, що стосуються базового ТОР ПС, лінійного ТО ПС, цехи (майстерні) двигунів, механічні цехи (майстерні) та цехи (майстерні) авіаційної

електроніки (авіоніки). Тому, наприклад, цехи (майстерні) двигунів мають мати загальну для таких цехів (майстерень) систему, що може бути відмінною від системи базового ТОР ПС.

3. Робочі картки мають розрізняти та вказувати, коли доречно, демонтаж, виконання завдання, повторне складання та випробування. У разі тривалого завдання з ТОР, що передбачає послідовного залучення персоналу для виконання такого завдання, може бути необхідно використання додаткових робочих карток або листів, щоб вказати, що фактично виконано кожною окремою особою.

GM 145.A.45(e). Дані для ТОР

“Складні завдання з ТОР” не є ні незначними запланованими завданнями з лінійного ТО, ні простими завданнями з усунення дефекту. Тому вони не можуть бути засвідчені утримувачем свідоцтва авіаційного персоналу категорії А.

АМС 145.A.45(f). Дані для ТОР

1. Доступність даних персоналу з ТОР ПС означає, що дані мають бути доступні в безпосередній близькості від ПС, що проходить ТОР, для вивчення контролерами, механіками, персоналом, який засвідчує ТОР, та допоміжним персоналом.

2. Там, де використовуються комп'ютерні системи, кількість комп'ютерних терміналів або місць доступу до даних для ТОР, має бути достатньою з урахуванням обсягу програми робіт, щоб забезпечити можливість вільного доступу, за винятком, якщо комп'ютерна система може виробляти паперові копії. Там, де використовуються пристрої для зчитування/друку з мікрофільму або мікрослайду, застосовується аналогічна вимога.

АМС 145.A.45(g). Дані для ТОР

1. Щоб підтримувати дані на сучасному рівні, має бути встановлено процедуру для контролю стану внесення змін (поправок) всіх даних і проведення перевірки, що всі зміни (поправки), будучи абонентом (передплатником) будь-якої схеми внесення змін (поправок) до документів. Особливу увагу слід приділити даним, пов'язаним із сертифікатом типу (військовим)/додатковим сертифікатом типу (військовим), таким як вироби з обмеженим строком служби, обмеження льотної придатності та повідомлення про обмеження льотної придатності (Airworthiness Limitation Items – ALI) тощо.

2. Якщо паперові копії друкуються з комп'ютерних систем, має бути впроваджено процедуру, щоб забезпечити контроль або знищення таких копій після їх використання.

АМС 145.А.47(а). Планування ТОР

1. Залежно від обсягу і складності роботи, яку звичайно виконує організація з ТОР, система планування може варіюватися від дуже простої процедури до комплексної (складної) організаційної структури, що включає функцію планування призначеної підтриманню функції ТОР.

2. Для цілей Частини-145В функція планування ТОР має включати в себе два додаткові елементи:

планування майбутньої роботи з ТОР для гарантування того, що вона не перешкоджатиме іншій роботі щодо доступності всього необхідного персоналу, інструментів, обладнання, матеріалів, даних для ТОР та виробничих об'єктів;

під час роботи з ТОР, організації позмінної роботи та роботи бригад з ТОР, і надання всієї необхідної підтримки для того, щоб гарантувати завершення ТОР без надмірного поспіху.

3. Під час встановлення процедури планування ТОР слід враховувати нижченаведене:

матеріально-технічне забезпечення (логістика);

управління запасами;

площу приміщення;

оцінку працевитрат в людино-годинах;

наявність людино-годин;

підготовку до роботи;

наявність (доступність) ангара;

умови навколишнього середовища (забезпечення доступу, стандарти освітлення та чистоти);

координацію з організаціями з ТОР, з якими укладено контракт/ угоду на виконання завдання, внутрішніми та зовнішніми постачальниками тощо;

планування важливих (для безпеки польотів) завдань ("safety critical tasks") протягом періодів, коли персонал, можливо, має бути особливо пильним;

військові оперативні зобов'язання;

місце знаходження (наприклад, головна експлуатаційна база, розгорнута експлуатаційна база).

АМС 145.А.47(б). Планування ТОР

Обмеження людської продуктивності в контексті планування завдань, пов'язаних із безпекою, відносяться до верхньої та нижньої меж і варіювань деяких аспектів людської продуктивності (циркадний ритм/

добовий ритм тіла), про які персонал має знати під час планування роботи та робочих змін.

АМС 145.А.47(с). Планування ТОР

Першочерговим завданням інформування під час здавання/передачі зміни є забезпечення ефективності комунікації в момент продовження або завершення дій з ТОР. Ефективність передачі завдань та змін залежить від трьох основних елементів:

здатності особи, яка завершує роботу, зрозуміти та повідомити важливі елементи роботи або завдання, що передається особі, яка приступає до роботи;

здатності особи, яка приступає до роботи, зрозуміти та засвоїти інформацію, надану особою, яка завершила роботу;

формалізованого процесу обміну інформацією між особами, які завершують роботу, та особами, які до неї приступають, а також запланованого часткового перекривання змін і місця, де має відбуватися такий обмін.

УВАГА! До впровадження нижченаведеного пункту АМС 145.А.48(b) вважається за доцільне ознайомитись з параграфом EASA 145.А.48 (Regulation (EU) 2015/1536) і відповідними АМС та GM до нього.

EASA 145.А.48 Виконання ТОР (Regulation (EU) 2015/1536)

Організація з ТОР має встановити процедури для гарантування того, що:

(а) після завершення ТОР проводиться загальна перевірка з метою забезпечення того, щоб ПС або компонент був звільнений від всіх інструментів, обладнання і будь-яких сторонніх частин або матеріалів, а також, щоб всі панелі доступу, що були зняті, були встановлені;

(b) метод виявлення помилок застосовується після виконання будь-якого важливого (критичного) завдання з ТОР;

(с) ризик багаточисельних помилок під час ТОР і ризик повторення помилок у разі виконання однакових завдань з ТОР зведені до мінімуму; та

(d) пошкодження оцінюється та модифікації і ремонти виконуються з використанням даних, зазначених у параграфі М.А.304 (EASA Part-M).

Довідково:

EASA Part-M:

“M.A.304 Data for modifications and repairs

Damage shall be assessed and modifications and repairs carried out using as appropriate:

- (a) data approved by the Agency; or
- (b) data approved by a Part-21 design organisation; or
- (c) data contained in the certification specifications referred to in point 21.A.90B or 21.A.431B of Annex I (Part-21) to Regulation (EU) No 748/2012.”.

Частина-МВ:

“М.А.304. Дані для модифікацій та ремонтів

Пошкодження має бути оцінено та модифікації і ремонти виконані з використанням даних залежно від обставин:

- (a) схвалених (затверджених (введених у дію)) компетентним органом (уповноваженим органом з льотної придатності); або
- (b) схвалених (затверджених) організацією-розробником, схваленою відповідно до вимог Частини-21В/Part-21; або
- (c) не застосовується в державній авіації;
- (d) розроблених організацією, визначеною компетентним органом.”.

EASA GM 145.A.48. Виконання TOP

УПОВНОВАЖЕНА ОСОБА (“AUTHORISED PERSON”)

“Уповноважена особа” є особа, офіційно уповноважена організацією з TOP виконувати або контролювати завдання з TOP. “Уповноважена особа” не обов’язково належить до персоналу, який засвідчує TOP.

ЗДАВАННЯ ПІД ПІДПИС (“SIGN-OFF”)

Здавання “під підпис” є заявою, виданою “уповноваженою особою”, яка означає, що завдання або групу завдань виконано правильно. Здавання “під підпис” стосується одного етапу процесу TOP, і тому відрізняється від сертифіката передачі до експлуатації.

EASA AMC1 145.A.48(b). Виконання TOP

Процедура має визначити методи виявлення помилок, важливі завдання з TOP, підготовку і кваліфікацію персоналу, який застосовує методи виявлення помилок, а також те, яким чином організація гарантує, що її персонал ознайомлений з важливими завданнями з TOP і методами виявлення помилок.

EASA AMC2 145.A.48(b). Виконання TOP

ВАЖЛИВІ ЗАВДАННЯ З TOP (“CRITICAL MAINTENANCE TASKS”)

(a) Процедура має гарантувати, щоб нижченаведені завдання з TOP були розглянуті для оцінки їх впливу на безпеку польотів:

- (1) завдання, що можуть вплинути на керування траєкторією польоту ПС та його положенням, такі як встановлення, монтаж і регулювання органів керування польотом;

(2) системи контролю стійкості ПС (автопілот, перекачування палива);

(3) завдання, які можуть вплинути на рушійні сили ПС, в тому числі установку авіаційних двигунів, повітряних і несучих гвинтів; та

(4) капітальний ремонт, калібрування або монтаж двигунів, повітряних гвинтів, трансмісії і редукторів.

(b) Процедура має описувати, які джерела даних використовуються для визначення важливих завдань з ТОР. Можливо використати декілька джерел даних, наприклад:

(1) інформацію від утримувача схвалення розробника;

(2) звіти про авіаційні події;

(3) результати розслідування і наслідків інцидентів;

(4) звітність про події;

(5) аналіз польотних даних;

(6) результати аудитів;

(7) стандартні схеми моніторингу експлуатації; а також

(8) зворотний зв'язок від навчання.

EASA AMC3 145.A.48(b). Виконання ТОР

МЕТОДИ ВИЯВЛЕННЯ ПОМИЛОК (“ERROR-CAPTURING METHODS”)

(a) Методи виявлення помилок – дії, які визначила організація для виявлення помилок ТОР під час виконання ТОР.

(b) Організація має гарантувати, що методи виявлення помилок відповідають роботі та несправності системи. У деяких випадках можливо знадобиться поєднання декількох дій (візуальний огляд, перевірка працездатності, функціональні випробування, перевірка монтажу).

EASA AMC4 145.A.48(b). Виконання ТОР

НЕЗАЛЕЖНА ІНСПЕКЦІЯ (“INDEPENDENT INSPECTION”)

Незалежна інспекція є одним із можливих методів виявлення помилок.

(a) Що таке незалежна інспекція?

Незалежна інспекція – виконання “незалежною кваліфікованою особою” інспекції завдання, яке проводиться “уповноваженою особою”, з урахуванням того, що:

(1) “уповноважена особа” – особа, яка виконує завдання або контролює завдання, та вони беруть на себе повну відповідальність за завершення завдання відповідно до застосовних даних з ТОР;

(2) “незалежна кваліфікована особа” – особа, яка виконує незалежну інспекцію та підтверджує задовільне завершення завдання, і відсутність недоліків. “Незалежна кваліфікована особа” не видає сертифікат передачі до експлуатації, тому вони не зобов’язані мати сертифікаційні привілеї;

(3) “уповноважена особа” видає сертифікат передачі до експлуатації або підписує завершення завдання після задовільного виконання незалежної інспекції;

(4) система робочих карток, які використовуються організацією, має реєструвати ідентифікацію обох осіб і деталі незалежної інспекції, у разі необхідності, до видачі сертифіката передачі до експлуатації або здавання на підпис для завершення завдання.

(b) Кваліфікація осіб, які виконують незалежні інспекції

Організація має мати процедури для демонстрації того, що “незалежна кваліфікована особа” пройшла підготовку і має досвід виконання конкретної інспекції. Організація могла б розглянути можливість залучення, наприклад:

(1) персоналу, що має повноваження засвідчення TOP, або допоміжного персоналу, або здавання під підпис, або необхідного еквіваленту для передачі чи здавання під підпис важливих завдань з TOP;

(2) персоналу, що має повноваження засвідчення TOP, або допоміжного персоналу, або здавання під підпис, або необхідного еквіваленту для передачі чи здавання під підпис подібного завдання на об’єкті (виробі) подібної категорії, і яким отримано конкретну практичну підготовку до завдання, що підлягає інспектуванню; або

(3) командир ПС, що має обмежене сертифікаційне повноваження відповідно до підпункту 145.A.30(j)(4), і яким отримано адекватну практичну підготовку, і набув достатнього досвіду з виконання конкретного завдання, що підлягає інспектуванню, та про те, як виконувати незалежну інспекцію.

(c) Як виконати незалежну інспекцію?

Незалежна інспекція має гарантувати правильне збирання, блокування і працездатність. Під час інспекції системи керування, що пройшли TOP, незалежна кваліфікована особа має розглянути незалежно один від одного нижченаведені підпункти:

(1) всі ті частини системи, які фактично були відключені або роз’єднанні, мають бути проінспектовані на предмет правильного збирання і блокування;

(2) систему в цілому має бути проінспектовано на предмет повного і вільного руху в усьому діапазоні;

(3) кабелі мають бути правильно натягнуті з адекватним зазором на проміжних упорах;

(4) необхідно відслідковувати експлуатацію системи керування в цілому для гарантування того, що відпрацювання елементів керування здійснюється в правильному напрямку;

(5) якщо різні системи керування з'єднані між собою таким чином, що вони впливають одна на одну, всі взаємодії мають бути проінспектовані у повному обсязі застосовними засобами контролю; та

(6) має бути перевірено програмне забезпечення, яке є частиною важливого завдання з TOP, наприклад: версія, сумісність з конфігурацією літака.

(d) Що робити в непередбачених випадках, коли доступна лише одна особа?

ПОВТОРНА ІНСПЕКЦІЯ (“REINSPECTION”):

(1) Повторна інспекція – метод виявлення помилок з урахуванням тих самих умов, як для незалежної інспекції, за винятком того, що “уповноважена особа”, яка виконує завдання з TOP, також діє в якості “незалежної кваліфікованої особи” і виконує інспекцію.

(2) Повторна інспекція, як метод виявлення помилок, має виконуватися лише за непередбачених обставин, коли лише одна особа доступна для виконання завдання і виконання незалежної інспекції. Обставини не можна вважати непередбаченими, якщо організацією не призначено відповідну “незалежну кваліфіковану особу” для цієї конкретної лінійної станції або робочої зміни.

(3) Сертифікат передачі до експлуатації видається після того, як завдання було виконано “уповноваженою особою”, і повторна інспекція була виконана задовільно. Система робочих карток, яка використовується організацією, має реєструвати ідентифікацію та деталі повторної інспекції цього завдання до видачі сертифіката передачі до експлуатації.

EASA AMC4 145.A.48(c). Виконання TOP

Процедури мають бути спрямовані на:

(a) зведення до мінімуму багаточисельних помилок і запобігання пропускам. Тому процедури мають зазначати:

(1) що кожне завдання з TOP підписане лише після завершення його виконання;

(2) яким чином об'єднання завдань для цілей здавання під підпис дозволяє чітко визначити важливі (критичні) заходи; та

(3) що роботу, виконану персоналом під наглядом (тобто тимчасовим персоналом, стажерами), перевірено та підписано уповноваженою особою;

(b) зведення до мінімуму можливості помилки, що повторюється, в подібних завданнях і, отже, ставлячи під загрозу більш ніж одну систему або функцію. Таким чином, процедури мають гарантувати те, що жодній особі не потрібно виконувати завдання з TOP, яке включає демонтаж/монтаж або збирання/розбирання кількох компонентів одного і того ж типу, встановлених у більш ніж одній системі, відмови яких можуть вплинути на безпеку, на те ж ПС або компонент під час перевірки певного TOP. Однак за непередбачених обставин, коли доступна лише одна особа, організація може використовувати повторну інспекцію, як описано в підпункті (d) AMC4 145.A.48(b).

EASA GM 145.A.48(c). Виконання TOP

Щоб звести до мінімуму ризик виникнення багаточисельних помилок або помилок, що повторюються, організація може реалізувати:

процедури для планування виконання роботи різними особами однакового завдання в різних системах;

дублювання процедур інспектування або повторної інспекції.

EASA GM 145.A.48(d). Виконання TOP – контрольовані обмеження критичних конструктивних конфігурацій (CDCCL)

Організація має гарантувати те, що під час виконання TOP CDCCL не поставлене під загрозу. Організація має звернути особливу увагу на можливі несприятливі наслідки будь-яких змін в електропроводці ПС, навіть зміни, що конкретно не пов'язана з системою паливного бака. Наприклад, вона має бути звичайною практикою для виявлення сегрегації електропроводки системи виміру палива в якості CDCCL. Організація може запобігти несприятливим наслідкам, пов'язаних зі змінами в електропроводці шляхом стандартизації практики обслуговування за допомогою навчання, а не шляхом проведення періодичних інспекцій. Має бути передбачено підготовку, щоб уникнути неконтрольованого прокладання та збирання джгутів, і забезпечене комплексне розуміння про критичні конструктивні особливості систем паливних баків, які будуть контролюватися CDCCL.

AMC 145.A.48(b). Виконання TOP

(a) Інструкції виробника з підтримання льотної придатності мають бути дотримані під час визначення необхідності незалежної інспекції.

(b) За відсутності стандартів з TOP і інспекцій, опублікованих організацією, відповідальною за типову конструкцію, завдання з TOP, що включають збирання або будь-яке втручання до системи керування, і в разі виникнення помилок, які можуть призвести до відмови, несправності або дефекту, що ставлять під загрозу безпеку експлуатації

ПС, слід сприймати як чутливі до безпеки польотів завдання з ТОР, які потребують незалежної інспекції. Система керування є системою ПС, за допомогою якої змінюється траєкторія польоту, положення, або рушійна сила ПС, включаючи системи керування польотом, двигуном і повітряним гвинтом (але не обмежуючись цими системами), відповідні елементи керування системи і пов'язані з ними експлуатаційні механізми. Завдання з ТОР, пов'язані з системами евакуації і безпеки екіпажу, також слід сприймати як чутливі до безпеки польотів завдання з ТОР.

(с) Оформлення завдання з ТОР, що вимагає незалежної інспекції, містить підпис під завданням з ТОР/передачі уповноваженої особи, яка бере на себе повну відповідальність за задовільне завершення роботи, перед тим, як згодом буде проводиться інспекція незалежною компетентною та уповноваженою особою, яка записом свідчить про задовільне завершення роботи і про те, що недоліки не виявлені.

(1) Отже завдання з ТОР, що вимагає незалежної інспекції, має включати роботу щонайменше двох осіб, щоб гарантувати правильне збирання, блокування і працездатність. Технічний звіт про інспекцію має містити підписи обох осіб до видачі відповідного сертифіката передачі до експлуатації.

(2) Незалежна компетентна та уповноважена особа не видає сертифікат передачі до експлуатації, тому їй не потрібно володіння сертифікаційними привілеями. Проте, вона має мати відповідну кваліфікацію для проведення інспекції і не повинна була брати участь в роботі.

(d) Організація з ТОР має мати процедури, щоб продемонструвати, що незалежні особи пройшли підготовку і набули досвіду щодо конкретних систем, які підлягають інспектуванню.

(e) Нижченаведені завдання з ТОР в першу чергу слід враховувати під час інспектування систем керування ПС, систем евакуації та безпеки екіпажу, що були порушені:

(1) установка, монтаж і регулювання елементів керування польотом;

(2) установка двигунів ПС, повітряних і несучих гвинтів; та

(3) капітальний ремонт, калібрування або монтаж компонентів, таких як двигуни, повітряні гвинти, трансмісії і редукторів; та

(4) установка і ТОР, що здійснюється на катапультних кріслах.

Слід також враховувати:

(1) попередній досвід помилок ТОР, в залежності від наслідків події (відмови); та

(2) інформацію, що надходить із системи звітності про події; та

(3) інформацію, що надходить від експлуатуючої організації/ організації з управління підтриманням льотної придатності.

(f) Під час перевірки систем керування та систем евакуації та безпеки екіпажу, що пройшли ТОР, особі, яка підписує передачу ТОР і особі, яка проводить незалежну інспекцію слід розглянути нижченаведені питання незалежно одне від одного:

(1) всі ті частини системи, що фактично були відключені або роз'єднані, мають бути проінспектовані на предмет правильного збирання і блокування;

(2) систему в цілому має бути проінспектовано на предмет повного і вільного руху в усьому діапазоні;

(3) кабелі мають бути правильно натягнуті з адекватним зазором на проміжних упорах;

(4) необхідно відслідковувати експлуатацію системи керування в цілому для гарантування того, що відпрацювання елементів керування здійснюється в правильному напрямку;

(5) якщо систему продубльовано для забезпечення надмірності, кожен систему має бути проінспектовано окремо; та

(6) якщо різні системи керування з'єднані між собою таким чином, що вони впливають одна на одну, всі взаємодії мають бути проінспектовані у повному обсязі застосовними засобами контролю.

АМС 145.А.48(с). Виконання ТОР

Оцінку як причини, так і будь-якого потенційно небезпечного впливу будь-якого дефекту або поєднання дефектів, які можуть вплинути на безпеку польотів, має бути зроблено для того, щоб ініціювати будь-яке необхідне додаткове розслідування і аналізування, необхідні для виявлення причини виникнення дефекту та повідомлення організації з управління підтриманням льотної придатності/експлуатуючій організації.

АМС 145.А.50(а). Сертифікація ТОР

“Загроза безпеці польотів” означає будь-який випадок, коли безпечну експлуатацію не може бути гарантовано, або який може призвести до небезпечного стану. Це, як правило, включає в себе, але не обмежуючись цим, значне розтріскування, деформацію, корозію або руйнування первинної структури (пошкодження силового набору конструкції), будь-які ознаки пожежі, виникнення іскріння (електричного), значне витікання гідравлічної рідини або палива і будь-якої відмови аварійної системи або відмови всіх систем. Несвоєчасне виконання директиви льотної придатності на предмет відповідності також вважається загрозою безпеці польотів.

АМС 145.A.50(b). Сертифікація TOP

1. Сертифікат передачі до експлуатації (CRS) для ПС має містити нижченаведену заяву:

“Засвідчує, що зазначену роботу, за винятком, якщо не зазначено інше, було виконано відповідно до вимог Частини-145В та стосовно цієї роботи ПС/компонент ПС вважається готовим для передачі до експлуатації”.

Також має бути зроблено посилання на номер схвалення за Частиною-145В.

2. Допустимо використовувати альтернативний скорочений CRS для ПС, що складається з нижченаведеної заяви “Передача до експлуатації за Частиною-145В” замість повної сертифікаційної заяви, зазначеної в підпункті 1. Коли використовується альтернативний скорочений CRS, вступна частина технічного бортового журналу ПС має включати приклад повної сертифікаційної заяви з підпункту 1.

3. CRS мають відноситись до завдання, зазначеного в інструкціях утримувача сертифіката типу (військового)/додаткового сертифіката типу (військового) або експлуатуючої організації/організації з управління підтриманням льотної придатності, або програми TOP ПС, яка сама може мати перехресне посилання на дані з TOP.

4. Дані про виконання такого TOP мають включати відомості, коли TOP відбулося стосовно будь-якого обмеження призначеного або міжремонтного показника у вигляді дати/годин нальоту/циклів/кількості посадок тощо, якщо застосовно.

5. Після проведення великого за обсягом TOP у CRS прийнятно підсумувати результат TOP до тих пір, доки існує унікальне перехресне посилання на робочий пакет даних для TOP, що містить повну інформацію про виконання TOP. Інформація з параметрами та технічними характеристиками має бути збережена в протоколі (записі) робочого пакету.

АМС 1 145.A.50(d). Сертифікація TOP

1. Метою CRS є передача вузлів/виробів/компонентів/частин (далі – виріб(вироби)) після TOP та передача роботи з TOP, виконаної на таких виробках під схваленням компетентного органу, та надання дозволу на встановлення виробів, знятих з одного ПС/компонента ПС, на інше ПС/компонент ПС.

2. CRS використовується як для цілей експорту/імпорту, так і для внутрішніх цілей, і служить в якості офіційного сертифіката під час передачі виробів від виробника/схваленої організації з TOP до користувачів.

3. Він може бути виданий лише схваленою організацією з TOP в обсязі її схвалення.

4. CRS може бути використаний як змінний ярлик (якщо використовується Форма 1 EMAR (EMAR Form 1), то у цьому випадку також можуть бути використані еквіваленти) шляхом використання вільного місця на зворотному боці сертифіката для будь-якої інформації та відправлення виробу з двома копіями сертифіката, одна копія з яких може бути з часом повернута з виробом до схваленої організації з TOP. Альтернативним рішенням є використання існуючих змінних ярликів, а також надання копії сертифіката.

5. CRS не має бути видано для будь-якого виробу, коли відомо, що виріб є непридатним до використання, за винятком випадку, коли виріб піддається ряду процесів TOP в декількох схвалених організаціях з TOP, і коли наступній схваленій організації з TOP потрібен сертифікат про проведення попереднього процесу TOP, щоб прийняти цей виріб для подальших процесів TOP. У такому випадку до блоку 12 Форми 1 EMAR (EMAR Form 1) (або еквіваленту) необхідно внести чітку заяву про обмеження.

АМС 2 145.А.50(d). Сертифікація TOP

1. На компонент, який пройшов TOP окремо від ПС, має видаватися CRS після виконання такого TOP та інший CRS щодо встановлення належним чином на ПС, якщо така дія відбувалася.

2. У разі видачі Форми 1 EMAR (EMAR Form 1) (або еквіваленту) для компонентів, які знаходяться на зберіганні до набрання чинності Частини-145В та Частини-21В та не були передані за Формою 1 EMAR (EMAR Form 1) (або еквівалентом) відповідно до пункту 145.А.42(а) Частини-145В, або були зняті справними зі справного ПС, або ПС, який був виведений з експлуатації, застосовується нижченаведене:

2.1. Форму 1 EMAR (EMAR Form 1) (або еквівалент) може бути видано для компонента ПС, який:

2.1.1. Пройшов TOP до набрання чинності Частини-145В або виготовлений до набрання чинності Частини-21В.

2.1.2. Використовувався на ПС та вилучений в справному стані. Приклади включають в себе компоненти ПС, передані в лізинг та орендовані компоненти, або компоненти, зняті з інших ПС (“cannibalised” components).

2.1.3. Знятий з ПС, яке було виведено з експлуатації, або з ПС, яке потрапило в аномальні умови, такі як авіаційні події, інциденти, грубі посадки або попадання блискавок.

2.1.4. Пройшов TOP у несхваленій організації з TOP.

2.2. Належним чином схвалена за відповідним рейтингом організація з TOP може видати Форму 1 EMAR (EMAR Form 1) (або еквівалент), як описано в підпунктах з 2.5 до 2.9 цього пункту АМС, якщо застосовно, відповідно до процедур, викладених в Керівництві організації з TOP, схваленого компетентним органом. Належним чином схвалена за відповідним рейтингом організація з TOP відповідає за забезпечення прийняття всіх обґрунтованих заходів для гарантування того, щоб лише на схвалені та справні компоненти ПС видавалися Форми 1 EMAR (EMAR Form 1) (або еквіваленти) відповідно до цього пункту.

2.3. Для цілей лише цього пункту АМС 2 “схвалена за відповідним рейтингом” означає організацію з TOP, схвалену за класом рейтингом для типу компонента або для виробу, на який він може бути встановлений.

2.4. Форма 1 EMAR (EMAR Form 1) (або еквівалент), видана відповідно до цього підпункту 2, має бути видана шляхом підписання в блоці 14b із зазначенням “Проінспектовано” (“Inspected”) в блоці 11. Додатково, в блоці 12 необхідно вказати:

2.4.1. Коли проводилося останнє TOP і ким?

2.4.2. Якщо компонент не використовується, коли компонент був виготовлений і ким, з перехресними посиланнями на будь-яку початкову документацію, що має бути включена до Форми.

2.4.3. Перелік всіх відомих директив льотної придатності, ремонтів і модифікацій, що були включені до Форми (виконані). Якщо директиви льотної придатності або ремонти, або модифікації не відомі для включення, то це має бути вказано.

2.4.4. Детальну інформацію стосовно використання частин (деталей) з обмеженим строком служби, що є будь-якою комбінацією інформації про стан втоми, проведення капітального ремонту або термін зберігання.

2.4.5. Для будь-якого компонента ПС, що має записи про свою власну історію TOP, посилання на конкретні записи історії TOP до того часу, поки запис містить інформацію, що може знадобитися в блоці 12. Записи історії TOP та звіт або заява про приймальні випробування, якщо застосовно, мають бути долучені до Форми 1 EMAR (EMAR Form 1) (або еквіваленту).

2.5. Нові/невикористані компоненти ПС.

2.5.1. Для будь-якого невикористаного компонента ПС, що зберігається без Форми 1 EMAR (EMAR Form 1) (або еквіваленту) та був виготовлений до дати набрання чинності Частини-21В організацією, на той час прийнятною для

компетентного органу, може бути видана Форма 1 EMAR (EMAR Form 1) (або еквівалент) схваленою за відповідним рейтингом організацією з TOP. Форма 1 EMAR (EMAR Form 1) (або еквівалент) видається відповідно до таких підпунктів, які мають бути включені до процедури з Керівництва організації з TOP.

Примітка: Необхідно розуміти, що передача невикористаного компонента ПС, що знаходився на зберіганні, відповідно до цього підпункту є передачею TOP за Частиною-145В, а не передачею продукції за Частиною-21В. Це не є наміром оминути процедуру передачі продукції, погоджену державами-учасницями MAWA Forum, прийнятну для компетентного органу, для частин (деталей) і складових частин вузлів, призначених для установки на власній виробничій лінії виробника.

(а) Звіт або заява про приймальні випробування мають бути надані для всіх використаних та невикористаних компонентів ПС, які піддаються приймальним випробуванням після виготовлення або TOP у відповідних випадках.

(b) Компонент ПС має бути проінспектований на предмет відповідності до інструкцій та обмежень виробника щодо зберігання та умов зберігання, включаючи будь-які вимоги до обмеження терміну зберігання, інгібіторів, які контролюють клімат, та до спеціальних контейнерів для зберігання. Додатково або за відсутності спеціальних інструкцій щодо зберігання компонент ПС має бути проінспектовано на предмет пошкоджень, корозії та герметичності для гарантування задовільного стану. Якщо військові оперативні обставини завадили зберіганню відповідно до інструкцій виробника, має бути визначено та дотримано процедуру, схвалену компетентним органом.

(с) Має бути встановлено термін зберігання будь-яких частин (деталей) з обмеженим строком служби.

2.5.2. Якщо не можливо встановити задовільну відповідність до всіх застосовних умов, зазначених у підпунктах з 2.5.1(а) до (с) включно, компонент ПС має бути розібраний належним чином схваленою за відповідним рейтингом організацією з TOP і підданий перевірці на виконання необхідних директив льотної придатності, ремонтів і модифікацій та проінспектований/випробуваний відповідно до даних для TOP з метою встановлення задовільного стану та, за необхідності, мають бути замінені всі ущільнення (прокладки), мастильні

матеріали і частини (деталі) з обмеженим строком служби. У разі задовільного завершення після повторного збирання, Форма 1 EMAR (EMAR Form 1) (або еквівалент) може бути видана із зазначенням того, що було проведено, та посиланням на включені дані для TOP.

2.6. Використані компоненти ПС, що зняті зі справного ПС.

2.6.1. На справні компоненти ПС, що зняті з ПС, зареєстрованого у реєстрі державних повітряних суден України, може бути видана Форма 1 EMAR (EMAR Form 1) (або еквівалент) належним чином схваленою за відповідним рейтингом організацією з TOP відповідно до цього підпункту.

(a) Схвалена організація з TOP має гарантувати, що компонент був знятий з ПС належним чином кваліфікованою особою.

(b) Компонент ПС може вважатися справним (придатним до використання) лише, якщо під час останньої експлуатації в польоті з установленим компонентом не виявлено відмов (несправностей) цього компонента/ пов'язаної системи.

(c) Компонент ПС має бути проінспектовано на предмет задовільності стану, включаючи, зокрема, на наявність пошкоджень, корозії або герметичності та відповідності будь-яким додатковим даним для TOP.

(d) Записи про ПС мають бути досліджені щодо будь-яких незвичайних подій, що можуть вплинути на працездатність компонента ПС, таких як авіаційні події, інциденти, грубі посадки або попадання блискавок. За жодних обставин не може бути видана Форма 1 EMAR (EMAR Form 1) (або еквівалент) відповідно до цього підпункту 2.6, якщо є підозра, що компонент ПС був підданий впливу екстремальних навантажень, температур або занурення, що можуть вплинути на його експлуатацію.

(e) Записи історії TOP мають бути доступні для всіх використаних серійних компонентів ПС.

(f) Має бути встановлено відповідність до відомих модифікацій та ремонтів.

(g) Має бути встановлено кількість годин/циклів/посадок (якщо застосовно) для будь-яких виробів з обмеженим ресурсом, включаючи напрацювання після капітального ремонту.

(h) Має бути встановлено відповідність до відомих застосовних директив льотної придатності.

(i) За умови задовільної відповідності цього підпункту 2.6.1, може бути видана Форма 1 EМАR (EMAR Form 1) (або еквівалент), яка має містити інформацію, що зазначена в підпункті 2.4, включаючи ПС, з якого було знято компонент ПС.

2.6.2. Не застосовується в державній авіації.

2.7. Використані компоненти ПС, що зняті з ПС, виведеного з експлуатації.

На справні (придатні до використання) компоненти ПС, що зняті з ПС, виведеного з експлуатації, може бути видана Форма 1 EМАR (EMAR Form 1) (або еквівалент) схваленою організацією з ТОР відповідно до цього підпункту.

(a) ПС, виведені з експлуатації, іноді розбирають на запчастини. Це вважається діяльністю з ТОР і має здійснюватися під контролем схваленої організації з ТОР, використовуючи схвалені компетентним органом процедури.

(b) Право на встановлення компонентів, знятих з такого ПС, з можливістю видачі форми 1 EМАR (EMAR Form 1) (або еквіваленту), належним чином схвалена за відповідним рейтингом організація з ТОР може отримати після задовільного оцінювання.

(c) Оцінювання вимагає щонайменше відповідності стандартам, встановленим в підпунктах 2.5 та 2.6, залежно від обставин. Це має, як відомо, передбачати можливе узгодження планового ТОР, яке може знадобитися, з програмою ТОР, що застосовується до ПС, на якому компонент має бути встановлений.

(d) Незалежно від того, має ПС сертифікат (військовий) льотної придатності чи ні, схвалена організація з ТОР, яка відповідальна за сертифікацію будь-якого знятого компонента, має гарантувати, що спосіб, в який компоненти зняті та зберігаються, сумісний із стандартами, яких вимагає Частина-145В.

(e) Структурований план має бути складено для управління процесом розбирання. Розбирання має виконувати належним чином схвалена за відповідним рейтингом організація з ТОР під наглядом персоналу, який засвідчує ТОР, який буде гарантувати, що компоненти ПС були зняті та задокументовані в структурованому вигляді відповідно до належних даних для ТОР та планом розбирання.

(f) Мають бути переглянуті всі записані дефекти ПС та необхідно розглянути їх можливі наслідки на штатні та зарезервовані функції знятих компонентів.

(g) Спеціалізована контрольна документація має використовуватися як деталізовано планом розбирання, щоб полегшити запис всіх дій з ТОР і видалення компонента, виконаних під час процесу розбирання. Компоненти, визнані несправними (непридатними для подальшого використання), мають бути відповідним чином ідентифіковані та розміщені на карантин (ізолювані) до прийняття рішення про дії, що мають бути прийняті. Записи про ТОР, проведені для забезпечення справності (придатності до використання), складають частину історії про ТОР компонента.

(h) Для запланованих робіт необхідно використовувати виробничі об'єкти, що відповідають вимогам Частини-145В щодо розбирання та зберігання знятих компонентів, та забезпечують придатні умови навколишнього середовища, освітлення, доступ до обладнання, оснастки та приміщення для зберігання. Якщо демонтаж компонентів допустимо здійснювати в умовах, що не мають переваг закритих приміщень, то подальше розбирання (за необхідності) та зберігання компонентів необхідно виконувати згідно з рекомендаціями виробника.

2.8. ТОР використаних компонентів ПС організацією з ТОР, що не схвалена відповідно до Частини-145В/Part-145.

Необхідно приділяти належну увагу під час приймання використаних компонентів, ТОР яких виконала організація з ТОР, що не схвалена за Частиною-145В/Part-145. У таких випадках схвалена за відповідним рейтингом організація з ТОР має визначити задовільні умови шляхом:

(a) демонтажу (розбирання) компонента для достатньої інспекції відповідно до застосованих даних для ТОР;

(b) заміни всіх компонентів з обмеженим ресурсом/строком служби за відсутності задовільних доказів використання ресурсних показників та/або якщо компоненти знаходяться в незадовільному стані;

(c) повторного збирання та випробування компонента в разі необхідності;

(d) виконання всіх вимог до сертифікації ТОР, як зазначено в параграфі 145.A.50 Частини-145В/Part-145.

2.9. Використані компоненти ПС, зняті з ПС, яке потрапило до авіаційної події або інциденту.

Для таких компонентів можливо видавати Форму 1 EMAR (EMAR Form 1) (або еквівалент) лише, якщо стосовно них були проведені процеси відповідно до підпункту 2.7, та виконано роботи за нарядом, що передбачає проведення всіх додаткових необхідних випробувань та інспекцій, які необхідні після авіаційної події або інциденту. Для такого наряду на роботу може вимагатися введення даних від компетентного органу/утримувача сертифіката типу (військового)/додаткового сертифіката типу (військового) або від безпосереднього виробника, залежно від обставин. У Блоці 12 має бути зроблено посилання на такий наряд.

АМС 145.А.50(е). Сертифікація ТОР

1. У разі відсутності змоги встановити повну відповідність до пункту 145.А.50(а) Частини-145В означає, що ТОР, яке вимагається організацією з управління підтриманням льотної придатності, не може бути завершене в зв'язку із закінченням наявного часу простою ПС для ТОР для проведення планової перевірки або через те, що стан ПС вимагає додаткового часу простою для ТОР.

2. Організація з управління підтриманням льотної придатності відповідає за гарантування того, що все необхідне ТОР було проведено до польоту, а тому пункт 145.А.50(е) Частини-145В вимагає інформувати організацію з управління підтриманням льотної придатності в разі, коли повна відповідність до пункту 145.А.50(а) Частини-145В не може бути досягнута. Якщо організація з управління підтриманням льотної придатності погоджується на відстрочку забезпечення повної відповідності, тоді сертифікат передачі до експлуатації ПС може видаватися за умови занесення до цього сертифіката деталей відстрочки, включаючи повноваження органу організації з управління підтриманням льотної придатності.

Примітка. Про наявність у організації з управління підтриманням льотної придатності чинних повноважень щодо відстрочення ТОР або про їх відсутність вирішують між собою організація з управління підтриманням льотної придатності та компетентний орган. У разі сумнівів щодо такого рішення організації з управління підтриманням льотної придатності, схвалена організація з ТОР має інформувати свій компетентний орган про наявність цього сумніву до того, як видати сертифікат передачі до експлуатації. Це має дозволити компетентному органу вивчити це питання в разі необхідності.

3. В процедурі має звертатись увага на той факт, що пунктом 145.А.50(а) Частини-145В звичайно не дозволяється видавати сертифікат передачі до експлуатації ПС у разі невідповідності, і має бути зазначено, які дії має вжити механік, керівник (контролер) виробничого підрозділу та

персонал, який засвідчує TOP, для доведення цього питання до відома відповідного структурного підрозділу або особи, відповідальної за технічну координацію з організацією з управління підтриманням льотної придатності, щоб ця видача могла бути обговорена і вирішена. Крім того, відповідну(і) особу(особи), вказану(і) в пункті 145.A.30(b) Частини-145В, необхідно письмово інформувати про такі можливі випадки невідповідності, і це має бути включено до процедури.

АМС 145.A.50(f). Сертифікація TOP

1. “Належним чином оформлений сертифікат передачі” означає сертифікат, в якому чітко заявляється, що компонент ПС є справним, та чітко зазначається схвалена організація з TOP, яка передає цей компонент разом з інформацією про орган, під схваленням якого схвалена організація з TOP працює, включаючи посилання на схвалення або авторизацію.

2. “Відповідає всім технічним і експлуатаційним вимогам” означає внесення відповідного запису до технічного бортового журналу ПС, перевірку на відповідність стандартам типової конструкції, модифікаціям, ремонтам, директивам льотної придатності, обмеженням ресурсу/строку служби та стану компонента ПС, а також інформацію про те, де, коли і чому ПС було виведено з експлуатації.

GM 145.A.55(a). Записи про TOP

1. Належним чином виконані та збережені записи забезпечують організації з управління підтриманням льотної придатності та персонал з TOP інформацією, необхідною для контролю незапланованого та планового TOP, усунення виявлених несправностей, щоб уникнути потреби проведення повторної інспекції та повторного виконання роботи з метою встановлення льотної придатності. Головна мета полягає в тому, щоб мати надійні та легко поновлювані записи із вичерпним і чітким змістом. Записи про ПС мають містити основні відомості про всі серійні компоненти ПС і всі інші встановлені важливі компоненти ПС, щоб гарантувати можливість відстеження документації для такого встановленого компонента ПС і пов'язаних даних для TOP, як зазначено в параграфі 145.A.45 Частини-145В.

2. Деякі газотурбінні двигуни складаються з модулів, і дані щодо фактичного загального часу експлуатації всього двигуна при цьому не зберігаються. Коли організації з управління підтриманням льотної придатності бажають використати в своїх інтересах модульну конструкцію, то необхідно зберігати дані про загальний час експлуатації та записи про TOP для кожного модуля. Визначені записи про TOP мають зберігатися разом з модулем і мають відповідати будь-яким обов'язковим вимогам, що стосуються такого модуля.

3. Відновлення загублених або пошкоджених записів може бути зроблене шляхом посилання до інших записів, що містять дані про час

знаходження в експлуатації, дослідження записів, зроблених на ремонтних виробничих об'єктах, та посилення до записів, зроблених окремими механіками тощо. Коли це було зроблено та запис залишається ще неповним, організація з управління підтриманням льотної придатності може зробити заяву в новому записі, описуючи випадок і встановлюючи час знаходження в експлуатації на підставі проведених досліджень, а також надати кращу оцінку часу знаходження в експлуатації. Відновлені записи мають бути надані уповноваженому органу з льотної придатності/компетентному органу для затвердження.

Примітка. Може вимагатися проведення додаткового ТОР.

4. Запис про ТОР може бути зроблений на папері, в комп'ютерній системі або у будь-якій їх комбінації.

5. У разі застосування системи записів на папері має використовуватися міцний матеріал, що може витримати звичайне користування і підшивку. Запис має залишатися розбірливим протягом необхідного періоду утримання.

6. Комп'ютерні системи можуть бути використані для контролю ТОР та/або записів про подробиці виконаної роботи з ТОР. Комп'ютерні системи, використані для ТОР, мають мати щонайменше одну резервну систему, що має бути оновлена принаймні протягом 24 годин проведення будь-якого ТОР. Кожен термінал має містити програмні гарантії, що унеможливають внесення змін до бази даних неуповноваженим персоналом.

Примітка: Схвалені організації з ТОР відповідальні за виконання запису всіх подробиць робіт з ТОР, який завершується оформленням CRS. До обов'язків організацій з управління підтриманням льотної придатності належить введення інформації, зазначеної в CRS, до системи запису про підтримання льотної придатності ПС.

АМС 145.А.55(с). Записи про ТОР

Пов'язані дані для ТОР – це специфічна інформація, така як дані про ремонт та модифікацію. Необов'язково вимагати збереження всіх керівництв з ТОР ПС, керівництв з ТОР компонентів, ілюстрованого каталогу частин тощо, які видані утримувачем сертифіката типу (військового)/додаткового сертифіката типу (військового). Записи про ТОР мають посилатися на статус ревізії даних, що були використані.

АМС 145.А.60(а). Повідомлення про дефекти

Має бути розроблено у разі необхідності.

GM 145.А.60(а). Повідомлення про дефекти

Повідомлення мають містити інформацію про авіаційні події, серйозні інциденти, інциденти, що обліковані за організацією з ТОР, про

надзвичайні події та пошкодження ПС/компонентів, рекламацийні акти та претензії, несправності, виявлені під час ТОР та мають вплив на подальшу безпечну експлуатацію ПС/компонентів.

Термінові повідомлення про авіаційні події, серйозні інциденти, інциденти усно протягом години та письмово протягом 72 годин направляються до:

компетентного органу;

уповноваженого органу з льотної придатності.

Картки обліку несправностей направляються один раз на місяць (за наявності несправностей) до:

Державного науково-дослідного інституту авіації;

Державного науково-дослідного інституту випробувань і сертифікації озброєння та військової техніки;

організації, відповідальної за конструкцію (якщо застосовно).

Звіти про несправності ПС/компонентів два рази на рік (до 15 січня станом на 01 січня (за II півріччя попереднього року) та до 15 липня станом на 01 липня (за I півріччя поточного року)) направляються до:

компетентного органу;

уповноваженого органу з льотної придатності;

Державного науково-дослідного інституту авіації;

Державного науково-дослідного інституту випробувань і сертифікації озброєння та військової техніки;

організації, відповідальної за конструкцію (якщо застосовно).

Організація, відповідальна за конструкцію, як правило, є утримувачем сертифіката типу (військового) ПС, двигуна або повітряного гвинта та/або, якщо відомо, утримувачем додаткового сертифіката типу (військового).

АМС 145.А.60(б). Повідомлення про дефекти

1. Метою повідомлення про подію (дефекти) є визначення факторів, що призводять до інцидентів (подій), і роблять систему стійкою до подібних помилок.

2. Система звітності про події має дозволяти і заохочувати вільне і чесне повідомлення про будь-яку подію, пов'язану (потенційно) з безпекою. Цьому має сприяти створення "культури неупередженості ("just culture")". Організація з ТОР має гарантувати, що персонал не буде покарано за повідомлення або співпрацю щодо розслідування подій.

3. Процес внутрішнього повідомлення має бути замкненим, з гарантуванням того, що дії, які вживаються всередині організації з ТОР, направлені на протидію загрозам для безпеки польотів.

4. Зворотній зв'язок з особами, які зробили повідомлення, як індивідуально, так і на більш загальних засадах, має важливе значення для гарантування постійного підтримання цього процесу.

GM 145.A.60(c). Повідомлення про дефекти

Кожне повідомлення має містити принаймні нижченаведену інформацію:

- i) найменування організації з TOP і посилання на її номер схвалення;
- ii) інформацію, необхідну для визначення приналежності ПС та/або компонента;
- iii) дату та час, що стосуються будь-якого обмеження ресурсного показника, або строку проведення капітального ремонту в льотних годинах/циклах/посадках тощо, у разі необхідності;
- iv) детальну інформацію про стан, як того вимагає пункт 145.A.60(b) Частини-145B;
- v) будь-яку іншу доречну інформацію, отриману під час проведення оцінки або виправлення стану.

Повідомлення про подію (дефекти) до компетентного органу надаються за Формою 44 (Form 44) "Технічний звіт про подію/Technical Occurrence Report" (Додаток 6 до цих АМС & GM до Частини-145B).

АМС 145.A.65(a). Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури TOP та система якості

Політика у сфері безпеки польотів та якості має, як мінімум, включати заяву, що зобов'язує організацію з TOP:

- визнавати безпеку польотів як найвищий пріоритет протягом всього часу;
- застосовувати принципи людського фактора;
- заохочувати персонал повідомляти про помилки/інциденти, пов'язані з TOP;
- визнати, що дотримання процедур, стандартів якості, стандартів безпеки польотів і правил безпеки є обов'язком всього персоналу;
- визнавати необхідність співпраці всього персоналу з аудитором якості;
- гарантувати, що стандарти безпеки не поступаються комерційним/експлуатаційним інтересам;
- підготувати весь персонал організації, щоб він був обізнаний з питань людських факторів і встановити програму поточного навчання у цій сфері.

АМС 145.А.65(b). Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури ТОР та система якості

1. Процедури ТОР мають бути такими сучасними, щоб вони відображали найкращу практику впроваджену в організації з ТОР. Відповідальністю всього персоналу організації з ТОР є повідомлення про будь-які відхилення, використовуючи механізми внутрішніх повідомлень про події організації з ТОР.
2. Всі процедури та зміни до цих процедур, мають бути перевірені та затверджені до використання, де це можливо.
3. Всі технічні процедури мають бути розроблені та подані з урахуванням принципів доброго людського фактора.

GM 145.А.65(b)(1). Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури ТОР та система якості

Додаток 11 до АМС М.А.708(с) до Частини-МВ/Part-M містить керівництво щодо елементів, які необхідно враховувати в договорі (контракті) з ТОР між організацією з управління підтриманням льотної придатності/уповноваженим замовником і організацією з ТОР. Організація з ТОР, схвалена за Частиною-145В/Part-145, має брати до уваги ці елементи, щоб забезпечити чітке дотримання умов договору (контракту) або замовлення на роботу, який(е) було укладено до надання послуг з ТОР.

АМС 145.А.65(b)(2). Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури ТОР та система якості

Спеціалізовані послуги (види обслуговування) включають будь-яку спеціалізовану діяльність, таку як, але не обмежуючись, неруйнівний контроль, що вимагає особливих навичок та/або кваліфікації. Пункт 145.А.30(f) Частини-145В охоплює кваліфікацію персоналу, але, крім того, мають бути впроваджені процедури ТОР, які забезпечують контроль будь-якого спеціалізованого процесу.

АМС 145.А.65(b)(3). Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури ТОР та система якості

1. Дивись підпункт GM 145.А.65(b)(3).
2. Процедури мають бути встановлені для виявлення та усунення помилок ТОР, які могли б, як мінімум, призвести до відмови, несправності або дефекту, що ставлять під загрозу безпечну експлуатацію ПС, якщо ТОР не виконується належним чином (важливі (для безпеки польотів) завдання (“Safety-Critical” tasks)). Ці процедури мають визначати метод виявлення помилок, а також відповідні завдання та процеси ТОР. Для визначення робочих елементів, які підлягають розгляду, нижченаведені завдання з ТОР, у першу чергу мають бути переглянуті з метою оцінки їх впливу на безпеку польотів:

встановлення, монтаж і регулювання органів керування польотом;
установка авіаційних двигунів, повітряних і несучих гвинтів;
капітальний ремонт, калібрування або монтаж компонентів, таких
як двигуни, повітряні гвинти, трансмісія і редуктори;
установка і ТОР, що здійснюється на катапультних кріслах,

але також має бути оброблена додаткова інформація, така як:

попередній досвід помилок ТОР, в залежності від наслідків події
(відмови); та

інформація, що надходить із системи звітності про події, що
вимагається у параграфі 145.А.60 Частини-145В;

вимоги компетентного органу щодо виявлення помилки, якщо
застосовано.

3. Для того, щоб запобігти пропускам, кожне завдання з ТОР або групи завдань мають бути здані “під підпис”. Для гарантування того, що завдання або група завдань завершені, вони мають бути здані “під підпис” лише після завершення його виконання. Роботу, виконану неуповноваженим персоналом (тобто тимчасовим персоналом, стажерами,..), має бути перевірено уповноваженим персоналом до її здавання “під підпис”. Компонування завдань з метою здавання “під підпис” має дозволити чітко визначити важливі (критичні) етапи.

Примітка: Здавання “під підпис” є заявою компетентної особи, яка виконує або контролює роботу, що завдання або група завдань була виконана правильно. Здавання “під підпис” стосується одного етапу процесу ТОР, і тому відрізняється від передачі до експлуатації ПС.

“Уповноважений персонал” означає персонал офіційно уповноважений організацією з ТОР здавати “під підпис” завдання. “Уповноважений персонал” не обов’язково належить до персоналу, який засвідчує ТОР.

4. Організація з ТОР має гарантувати те, що під час виконання модифікації, ремонту або ТО, CDCCL (якщо застосовно) не поставлене під загрозу; це має вимагати розробку відповідних процедур, у разі необхідності, організацією з ТОР. Організація має звернути особливу увагу на можливі несприятливі наслідки будь-яких змін в електропроводці ПС, навіть зміни, що конкретно не пов’язана з системою паливного бака. Наприклад, вона має бути звичайною практикою для виявлення сегрегації електропроводки системи виміру палива в якості CDCCL (якщо застосовно). Організація може запобігти несприятливим наслідкам, пов’язаних зі змінами в електропроводці шляхом стандартизації практики обслуговування за допомогою навчання, а не шляхом проведення періодичних інспекцій. Має бути передбачено підготовку, щоб уникнути неконтрольованого прокладання та збирання джгутів, і забезпечене комплексне розуміння про критичні

конструктивні особливості систем паливних баків, які будуть контролюватися CDCCL (якщо застосовно). АМС передбачений для навчання персоналу організації з ТОР наведено в Додатку 4 до цих АМС & GM до Частини-145В (до АМС 145.А.30(е) та АМС 145.В.10(с)).

GM 145.А.65(b)(3). Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури ТОР та система якості

1. Важливі завдання самі по собі можуть не поставити під загрозу безпеку польотів, але може мати місце кумулятивний ефект, якщо така ж сама особа, що виконує ТОР, відтворює таку ж помилку, коли він (вона) робить ті ж самі завдання на декількох системах. Тому, метою цієї процедури є зведення до мінімуму досить незначної ймовірності повторення помилки, пов'язаної з тим, що ідентичні компоненти ПС виявляються таким чином не зібраними, ставлячи під загрозу більш ніж одну систему. Одним із прикладів може бути ймовірність не встановлення на місце люків доступу (для огляду) до коробки приводів двигуна або кришок маслозаливних горловин на всіх двигунах ПС з декількома двигунами, що призвело б до значної втрати масла з усіх двигунів. Іншим прикладом є випадок зняття та перероблення кількох кришок маслозаливних горловин на одному ПС/двигуні або компоненті, що може вимагати повторної інспекції всіх кришок маслозаливних горловин на конкретному ПС/двигуні або компоненті після того, як останню перероблену кришку маслозаливної горловини ймовірно було встановлено.

2. ТОР протипожежних засобів є необхідністю для власної безпеки та надійності системи паливних баків ПС. ПС не може бути в експлуатації протягом невизначеного часу з відмовою протипожежних засобів. Ця відмова має безпосередній негативний вплив на безпеку експлуатації. Виникнення цієї відмови може вплинути на виконання польоту та призвести до вимушеної посадки, під час якої екіпаж ПС та пасажери можуть отримати серйозні або фатальні ушкодження. Огляд паливної системи необхідний для визначення особливостей протипожежних засобів конструкції. Відмова будь-якого з таких засобів може не відразу призвести до небезпечного стану, але вона може обґрунтувати необхідність певного ТОР для підтримання льотної придатності.

АМС 145.А.65(c)(1). Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури ТОР та система якості

1. Основними цілями системи якості є надання можливості організації з ТОР гарантувати, що вона може постачати безпечний виріб, і що організація з ТОР продовжує відповідати вимогам.

2. Ключовим елементом системи якості є незалежний аудит.

3. Незалежний аудит – це об'єктивний процес поточних вибіркового перевірок всіх аспектів здатності організації з ТОР здійснювати все ТОР за стандартами, що вимагаються, та включає певну вибіркочку перевірку

виробу, оскільки це є кінцевим результатом процесу ТОР. Він являє собою об'єктивне обстеження діяльності, пов'язаної з усім ТОР, і призначений доповнити вимогу, викладену в пункті 145.А.50(а) Частини-145В, для персоналу, який засвідчує ТОР, про задоволення тим, що все необхідне ТОР було проведено належним чином до видання сертифікатів передачі до експлуатації для ПС та компонентів. Незалежні аудити мають включати певний відсоток раптових аудитів, які проводяться на вибірковій основі під час виконання ТОР. Це означає проведення деяких аудитів протягом ночі для тих організацій з ТОР, що працюють вночі, та деяких аудитів у робочому середовищі (у разі необхідності).

4. За винятком випадків, зазначених у підпункті 9, незалежний аудит має гарантувати, що всі аспекти відповідності до Частини-145В перевіряються кожні 12 місяців, і може проводитись одноразово або бути поділеним на окремі етапи протягом 12 місяців відповідно до запланованого графіка. Незалежний аудит не вимагає, щоб кожна процедура перевірялася на кожній виробничій лінії (дільниці), коли є можливість продемонструвати, що конкретна процедура є спільною для більш як однієї виробничої лінії (дільниці), і процедура перевірялася кожні 12 місяців без виявлення недоліків. Там, де були виявлені недоліки, конкретна процедура має перевірятися повторно на інших виробничих лініях (дільницях), поки недоліки не будуть усунені, після чого процедура незалежного аудиту може знову повернутися до періодичності в 12 місяців для конкретної процедури.

5. Незалежний аудит має здійснюватися шляхом вибіркової перевірки одного виробу на кожній виробничій лінії, кожні 12 місяців для демонстрації ефективності дотримання процедур ТОР. Рекомендується поєднувати аудити процедур і виробів шляхом обрання зразка конкретного виробу, наприклад, такого як ПС, або двигун, або прилад, та вибіркової перевірки всіх процедур і вимог, пов'язаних із зразком конкретного виробу, для гарантування того, що в результаті має бути льотнопридатний виріб.

а. Для цілей незалежного аудиту виробнича лінія включає будь-який виріб класу рейтингу схвалення відповідно до Додатка 2 до Частини-145В, який зазначено в переліку схвалення, виданого конкретній організації з ТОР.

б. Враховуючи вищезазначене, наприклад, що організація з ТОР, здатна виконувати ТОР ПС, ремонтувати двигуни, гальма та автопілоти, має проходити чотири повних аудита вибірковими перевітками щороку, за винятком, якщо зазначено інакше в підпунктах 5 або 9.

6. Вибіркова перевірка виробу означає бути присутнім під час будь-якого відповідного випробовування та візуально проінспектувати виріб і

пов'язану документацію. Вибіркова перевірка не має передбачати повторне розбирання або випробовування, якщо в результаті вибіркової перевірки не виявлено недоліків, що вимагають таку дію.

7. Не застосовується в державній авіації.

8. За винятком, якщо зазначено інакше в підпункті 9, де організація з TOP має лінійні станції (такі як, але не обмежуючись місцезнаходженням “поза зоною” (“out of area”), розпочатих операцій, у разі необхідності), перелічені згідно з пунктом 145.A.75(d) Частини-145В, система якості має описувати, яким чином вони інтегровані в цю систему, і включати план аудитів кожної переліченої лінійної станції з періодичністю, що відповідає масштабам льотної діяльності та діяльності з ТО на конкретній лінійній станції. За винятком, якщо зазначено інакше в підпункті 9, максимальний інтервал між аудитами конкретної лінійної станції не має перевищувати 24 місяці.

9. За винятком, якщо зазначено інакше в підпункті 5, компетентний орган може погодитись на збільшення до 100% будь-якого з проміжків часу для аудитів, зазначених в цьому AMC 145.A.65(c)(1), за умови, що не було виявлено недоліків, пов'язаних з безпекою польотів, і якщо він переконаний в тому, що ця організація з TOP позитивно зарекомендувала себе з питань вчасного усунення недоліків у минулому.

10. Кожного разу, коли проводиться аудит має бути складено звіт, в якому б описувалося, що було перевірено, і підсумкові висновки про недоліки щодо застосовних вимог, процедур та виробів.

11. Незалежність аудиту має бути встановлено шляхом гарантування того, що аудити завжди проводились персоналом, який не відповідає за функцію, процедуру або виробу, що перевірялись. Таким чином, урахувавши вищезазначене, велика організація з TOP, будучи організацією з TOP, що має більше ніж 500 чоловік персоналу з TOP, має мати спеціалізовану групу аудиту якості, єдиною функцією якої є проведення аудитів, складання звітів про виявлені недоліки та здійснення наступних перевірок щодо усунення недоліків.

Для організації з TOP середнього розміру, тобто організації з TOP, чисельність персоналу з TOP якої менше ніж 500 чоловік, допускається використання компетентного персоналу з одного структурного підрозділу/відділу, який не відповідає за функцію TOP, процедуру або виріб, для проведення аудиту структурного підрозділу/відділу, який за це відповідає, за умови, що загальне планування та здійснення буде під контролем керівника з якості.

Організації з TOP, в яких не більше 10 працівників з TOP, активно задіяних у проведенні TOP, можуть передавати за договором (контрактом) або делегувати елемент незалежного аудиту в системі

якості для виконання іншої організації або кваліфікованій та/або компетентній особі, схваленій компетентним органом.

GM 145.A.65(c)(1). Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури TOP та система якості

1. Мета цього керівного матеріалу (GM) полягає в тому, щоб на прикладі лише одного прийнятного плану проведення аудиту показати, як забезпечити відповідність частині вимог підпункту 145.A.65(c)(1) Частини-145В. Може бути будь-яка кількість інших прийнятних планів проведення аудиту.

2. У запропонованому плані перелічуються об'єкти, що мають бути охоплені аудитом, і робиться намагання вказати його застосовність для різних типів цехів (майстерень) і виробничих об'єктів ПС. Тому, список має бути адаптовано для конкретної ситуації, та може знадобитися більше, ніж один список. Кожен список має бути показано на план-графіку, щоб зазначити, коли заплановано здійснити аудит конкретного виробу (об'єкта) і коли аудит було завершено.

Параграф/ розділ	Коментарі	Ангар	Цех (майстерня) TOP двигунів	Механічний цех (майстерня)	Цех (майстерня) TOP авіоніки
145.A.25		Так	Так	Так	Так
145.A.30		Так	Так	Так	Так
145.A.35		Так	Так	Так	Так
145.A.40		Так	Так	Так	Так
145.A.42		Так	Так	Так	Так
145.A.45		Так	Так	Так	Так
145.A.47		Так	Так	Так	Так
145.A.48		Так	Так	Так	Так
145.A.50		Так	Так	Так	Так
145.A.55		Так	Так	Так	Так
145.A.60		Так	Так	Так	Так
145.A.65		Так	Так	Так	Так
2.1	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.2	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.3	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.4	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.5	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.6	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.7	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.8	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.9	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.10	МОЕ	Так	Ні	Ні	Ні
2.11	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.12	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.13	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.14	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.15	МОЕ	Так	Якщо заст	Ні	Ні
2.16	МОЕ	Так	Так	Так	Так

Параграф/ розділ	Коментарі	Ангар	Цех (майстерня) ТОР двигунів	Механічний цех (майстерня)	Цех (майстерня) ТОР авіоники
2.17	МОЕ	Якщо заст	Якщо заст	Якщо заст	Якщо заст
2.18	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.19	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.20	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.21	МОЕ	Якщо заст	Якщо заст	Якщо заст	Якщо заст
2.22	МОЕ	Так	Так	Ні	Ні
2.23	МОЕ	Так	Так	Ні	Ні
2.24	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.25	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.26	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.27	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.28	МОЕ	Так	Так	Так	Так
L2.1	МОЕ	Якщо заст	Ні	Ні	Ні
L2.2	МОЕ	Якщо заст	Ні	Ні	Ні
L2.3	МОЕ	Якщо заст	Ні	Ні	Ні
L2.4	МОЕ	Якщо заст	Ні	Ні	Ні
L2.5	МОЕ	Якщо заст	Ні	Ні	Ні
L2.6	МОЕ	Якщо заст	Ні	Ні	Ні
L2.7	МОЕ	Якщо заст	Ні	Ні	Ні
3.9	МОЕ	Якщо заст	Якщо заст	Якщо заст	Якщо заст
3.10	МОЕ	Якщо заст	Якщо заст	Якщо заст	Якщо заст
3.11	МОЕ	Якщо заст	Якщо заст	Якщо заст	Якщо заст
3.12	МОЕ	Так	Так	Ні	Ні
3.13	МОЕ	Так	Так	Так	Так
3.14	МОЕ	Так	Так	Так	Так
145.A.70		Так	Так	Так	Так
145.A.75		Так	Так	Так	Так
145.A.80		Так	Так	Так	Так
145.A.85		Так	Так	Так	Так
145.A.95		Якщо заст	Якщо заст	Якщо заст	Якщо заст

Примітка 1: “Якщо заст” означає: якщо застосовно або в разі необхідності.

Примітка 2: У випадку лінійної станції, мають бути проведені аудити всіх лінійних станцій з частотою, що погоджена компетентним органом у межах, визначених підпунктом АМС 145.A.65(с)(1).

АМС 145.A.65(с)(2). Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури ТОР та система якості

1. Ключовим елементом системи якості є система зворотного зв'язку щодо якості.

2. Система зворотного зв'язку щодо якості не має передаватися за договором (контрактом) іншим особам. Основною функцією системи зворотного зв'язку щодо якості є гарантування того, щоб всі недоліки, виявлені під час проведення незалежних аудитів якості в організації з

ТОР, належним чином розслідувані та вчасно усунені, а також гарантування інформування відповідального керівника про будь-які питання безпеки польотів та про рівень відповідності Частини-145В.

3. Звіти про незалежні аудити якості, вказані в підпункті 10 АМС 145.А.65(с)(1), мають надсилатися відповідному(им) відділу(ам) для розробки заходів з усунення недоліків із визначенням термінів (дат) їх усунення. Терміни, за які має бути здійснено усунення недоліків, мають бути обговорені з таким(и) відділом(ами) до того, як відділ з якості або призначений аудитор якості підтвердить такі терміни у звіті. Від відповідного(их) відділу(ів) вимагається згідно з підпунктом 145.А.65(с)(2) Частини-145В усунути виявлені недоліки та поінформувати відділ якості або призначеного аудитора якості про таке усунення недоліків.

4. Відповідальний керівник має проводити регулярні зустрічі з персоналом для перевірки прогресу в усуненні недоліків, за винятком того, що у великих організаціях з ТОР проведення таких зустрічей може бути делеговано на повсякденній основі керівнику з якості, за умови, що відповідальний керівник зустрічається принаймні двічі на рік із керівним персоналом, який брав участь в обстеженні загальної роботи та одержує принаймні кожні півроку підсумковий звіт про виявлені недоліки.

5. Всі записи, що стосуються незалежного аудиту якості та системи зворотного зв'язку щодо якості, мають бути збережені принаймні 2 роки після дати усунення недоліків, яких вони стосуються, або протягом таких термінів, які необхідні для забезпечення внесення змін до інтервалів аудиту, про які йдеться в підпункті 9 АМС 145.А.65(с)(1), залежно від того, який з цих термінів є довшим.

АМС 145.А.70(а). Керівництво організації з ТОР (“Maintenance Organisation Exposition”) (МОЕ)

1. Інформацію, зазначену в пункті 145.А.70(а) Частини-145В у підпунктах (б) та з (12) по (16) включно, як частину МОЕ, може бути збережено у вигляді різних документів або окремих файлів електронних даних залежно від частини, яка керує цим МОЕ, що містить чіткі перехресні посилання на такі документи або електронні файли.

2. МОЕ має містити інформацію, залежно від обставин, зазначену в цьому АМС та в Додатку 5 до цих АМС & GM до Частини-145В (до АМС 145.А.70). Інформацію може бути представлено в будь-якому порядку, якщо охоплено всю застосовну тематику. МОЕ має містити перелік перехресних посилань з поясненням, де кожен вимогу Розділу А Частини-145В розміщено в МОЕ.

3. МОЕ має містити інформацію, залежно від обставин, про те, як організація з ТОР відповідає інструкціям Контрольованих обмежень критичних конструктивних конфігурацій (CDCCL) (якщо застосовно).

4. Не застосовується в державній авіації.

5. Організація з TOP може використовувати електронну обробку даних (“electronic data processing” (EDP)) для публікації МОЕ. МОЕ має бути доступне для схвалення компетентним органом у формі, прийнятній для компетентного органу. Необхідно приділити увагу сумісності систем публікації EDP з необхідністю поширення копій МОЕ, як всередині організації з TOP, так і поза її межами.

6. Нижченаведену інформацію має бути розміщено в МОЕ:

ВСТУП (“INTRODUCTION”)

Найменування організації з TOP.

Адреса(и), в тому числі виробничих об’єктів. Реквізити засобів зв’язку.

Зміст.

Перелік діючих сторінок.

Перелік видань/змін ревізій.

Перелік розсилки (утримувачів МОЕ).

Скорочення, аббревіатури та визначення (якщо застосовно).

Перелік перехресних посилань на вимоги Частини-145В.

ЧАСТИНА 0. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ (“GENERAL ORGANISATION”)

Цю секцію зарезервовано для:

1. Організації з TOP, що має намір отримати схвалення згідно з Частиною-145В, яка також є частиною експлуатуючої організації.

2. Виробника обладнання (оригінального), що намагається отримати схвалення як організація з TOP згідно з Частиною-145В.

Для цих організацій, зокрема для інших організаційних аспектів, ця секція має показати, яким чином організація з TOP буде незалежною від інших організаційних функцій (наприклад, проектування та виробництва/інжинірингових завдань, експлуатації).

ЧАСТИНА 1. МЕНЕДЖМЕНТ (“MANAGEMENT”)

1.1. Корпоративне зобов’язання відповідального керівника.

1.2. Політика у сфері безпеки польотів та якості.

1.3. Керівний персонал.

1.4. Обов’язки та сфера відповідальності керівного персоналу.

1.5. Організаційна структура управління.

1.6. Перелік персоналу, який засвідчує TOP, та допоміжного персоналу.

- 1.7. Людські (трудові) ресурси.
- 1.8. Загальний опис виробничих об'єктів за всіма адресами, що підлягають схваленню.
- 1.9. Обсяг (перелік) робіт, передбачений організацією.
- 1.10. Процедура повідомлення компетентного органу щодо змін в діяльності організації з ТОР / схвалення / місцезнаходження / персоналу.
- 1.11. Процедури внесення змін до МОЕ, включаючи, якщо застосовно, делеговані процедури.

ЧАСТИНА 2. ПРОЦЕДУРИ ТОР (“MAINTENANCE PROCEDURES”)

- 2.1. Оцінка постачальників та процедура контролю контракту/угоди на виконання завдання.
- 2.2. Приймання/інспекція компонентів ПС та матеріалів від зовнішніх підрядників/організацій.
- 2.3. Зберігання, маркування та видача компонентів ПС і матеріалів для ТОР ПС.
- 2.4. Приймання інструменту та обладнання.
- 2.5. Калібрування інструменту та обладнання.
- 2.6. Використання інструменту та обладнання персоналом (включаючи альтернативний інструмент).
- 2.7. Стандарти чистоти виробничих об'єктів для ТОР.
- 2.8. Інструкції з ТОР та пов'язаність з інструкціями виробників ПС/компонента ПС, включаючи їх оновлення (внесення змін) та доступність для персоналу.
- 2.9. Процедури ремонту.
- 2.10. Дотримання програми ТОР ПС.
- 2.11. Процедура виконання директив льотної придатності/розпорядчих документів уповноваженого органу з льотної придатності.
- 2.12. Процедура виконання необов'язкових модифікацій.
- 2.13. Документація, що використовується під час ТОР, та її заповнення.
- 2.14. Контроль технічних записів.
- 2.15. Усунення дефектів, що виявляються під час базового ТОР.
- 2.16. Процедура передачі до експлуатації.
- 2.17. Записи про ТОР для організації з управління підтриманням льотної придатності.

- 2.18. Повідомлення про дефекти компетентному органу/організації з управління підтриманням льотної придатності/утримувачу сертифіката типу (військового)/додаткового сертифіката типу (військового).
- 2.19. Повернення дефектних компонентів ПС на зберігання.
- 2.20. Керування дефектними компонентами із зовнішніми підрядниками/організаціями.
- 2.21. Контроль комп'ютерних систем записів про ТОР.
- 2.22. Контроль планування людино-годин порівняно із запланованою роботою з ТОР.
- 2.23. Контроль виконання важливих завдань.
- 2.24. Посилання на конкретні процедури ТОР, такі як:
процедури гонки двигуна;
процедури перевірки наддуву ПС;
процедури буксирування ПС;
процедури руління ПС;
процедури систем ПС військового призначення.
- 2.25. Процедури виявлення та усунення помилок ТОР.
- 2.26. Процедури передачі робочих змін/завдань.
- 2.27. Процедури для повідомлення компетентному органу/утримувачу сертифіката типу (військового)/додаткового сертифіката типу (військового) про неточності та двозначності даних для ТОР.
- 2.28. Процедури планування ТОР.

ЧАСТИНА L2. ДОДАТКОВІ ПРОЦЕДУРИ ЛІНІЙНОГО ТО ("ADDITIONAL LINE MAINTENANCE PROCEDURES")

- L2.1. Контроль під час лінійного ТО компонентів ПС, інструментів, обладнання тощо.
- L2.2. Процедури лінійного ТО, пов'язані з обслуговуванням/заправленням/усуненням льоду, включаючи інспекцію з видалення залишків рідини для усунення обледеніння тощо.
- L2.3. Контроль під час лінійного ТО за дефектами та повторними дефектами.
- L2.4. Лінійна процедура заповнення технічного бортового журналу ПС під час лінійного ТО.
- L2.5. Лінійна процедура для виробів (частин), одержаних зі загального (спільного) складу (фонду) та запозичених виробів (частин).

L2.6. Лінійна процедура повернення дефектних виробів (частин), знятих з ПС.

L2.7. Лінійна процедура контролю виконання важливих завдань.

ЧАСТИНА 3. ПРОЦЕДУРИ СИСТЕМИ ЯКОСТІ (“QUALITY SYSTEM PROCEDURES”)

3.1. Аудит якості процедур організації.

3.2. Аудит якості ПС та компонентів.

3.3. Аудит якості процедури коригувальних дій.

3.4. Процедури підготовки та кваліфікації персоналу, який засвідчує TOP, та допоміжного персоналу.

3.5. Записи про персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал.

3.6. Процедури кваліфікації персоналу, що виконує аудит якості.

3.7. Процедури кваліфікації контролерів.

3.8. Процедури кваліфікації персоналу з TOP.

3.9. Контроль процесу перенесення (звільнення від) виконання завдань з TOP ПС або компонентів ПС.

3.10. Контроль за дозволом на відхилення від процедур організації.

3.11. Кваліфікаційна процедура для спеціалізованих видів діяльності, таких як неруйнівний контроль, зварювання тощо.

3.12. Контроль бригад виробників та інших робочих груп з TOP.

3.13. Процедура підготовки людському фактору.

3.14. Оцінка компетентності персоналу.

3.15. Процедури підготовки як зазначено в розділі 6 “Підготовка на виробництві” Додатку 3 до Частини-66В.

3.16. Процедура надання компетентному органу рекомендацій для видачі свідоцтва авіаційного персоналу відповідно до параграфа 66.В.105 Частини-66В.

ЧАСТИНА 4

Цю секцію зарезервовано для опису процедур, документації та записів, пов'язаних з організаціями з управління підтриманням льотної придатності (уповноваженими замовниками), які розміщують завдання в організації з TOP.

4.1. Організація з управління підтриманням льотної придатності (уповноважений замовник), з якою (яким) укладено контракт (договір)/угоду на виконання завдання.

4.2. Процедури роботи з організацією з управління підтриманням льотної придатності/документацією організації з управління підтриманням льотної придатності.

4.3. Оформлення записів для організації з управління підтриманням льотної придатності.

ЧАСТИНА 5

5.1. Зразки документів.

5.2. Перелік організацій з якими укладено контракт (договір)/угоду на виконання завдання як зазначено в пункті 145.A.75(b) Частини-145В.

5.3. Перелік місць проведення лінійного ТО як зазначено в пункті 145.A.75(d) Частини-145В.

5.4. Перелік організацій з якими укладено контракт (договір)/угоду на виконання завдання як зазначено в підпункті 145.A.70(a)(16) Частини-145В.

ЧАСТИНА 6. ПРОЦЕДУРИ TOP ЕКСПЛУАТУЮЧОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ (“OPERATING ORGANISATION’S MAINTENANCE PROCEDURES”)

Цю секцію зарезервовано для тих організацій з TOP, які також є частиною експлуатуючих організацій.

ЧАСТИНА 7. НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ

ЧАСТИНА 8. НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ

GM 145.A.70(a). Керівництво організації з TOP (“Maintenance Organisation Exposition”) (МОЕ)

1. Метою МОЕ є докладне викладення процедур, засобів і методів організації з TOP.

2. Дотримання його змісту буде гарантувати дотримання вимог Частини-145В, що є передумовою отримання та збереження сертифіката схвалення організації з TOP.

3. Підпункти з 145.A.70(a)(1) до (a)(11) Частини-145В утворюють частину МОЕ “Менеджмент”, і тому, може бути розроблено як єдиний документ, і надаватися особі(ам), зазначеній(им) у пункті 145.A.30(b) Частини-145В, яка(і) має(ють) бути достатньо ознайоmlена(і) з його змістом. Підпункт 145.A.70(a)(6), що містить список (перелік) персоналу, який засвідчує TOP, та допоміжного персоналу, може бути розроблено як окремий документ.

4. Підпунктом 145.A.70(a)(12) Частини-145В встановлюються робочі процедури організації з TOP, і тому, як заявлено у вимозі, може бути розроблений у вигляді будь-якої кількості керівництв (посібників) з окремих процедур. Слід пам’ятати, що ці документи мають мати перехресні посилання на МОЕ.

5. Персонал, як очікується, буде ознайомлено з тими частинами МОЕ/керівництвами (посібниками), що стосуються робіт з TOP, які вони виконують.

6. Організація з TOP має визначити в МОЕ, хто має коригувати МОЕ/керівництва (посібники), особливо у випадку, коли воно складається з декількох частин.

7. Керівник (менеджер) з якості має бути відповідальним за контроль коригування МОЕ, якщо інше не погоджено компетентним органом, включаючи пов'язані з процедурами керівництва (посібники), і подання запропонованих змін (поправок) до компетентного органу. Однак, компетентний орган може погодитися, згідно із заявленою процедурою, зазначеною у розділі МОЕ, з тим, що деякий певний клас змін (поправок) може бути включений без попереднього схвалення компетентним органом.

8. МОЕ має охоплювати чотири головні частини:

a. “Менеджмент” МОЕ, що охоплює частини, зазначені раніше.

b. Процедури TOP, що охоплюють всі аспекти того, яким чином компоненти ПС можуть бути прийняті від зовнішніх джерел, та яким чином буде виконане TOP ПС, двигунів та/або компонентів за стандартом, що вимагається.

c. Процедури системи якості, включаючи методи кваліфікації механіків, контролерів, персоналу, який засвідчує TOP, допоміжного персоналу та персоналу аудиту якості.

d. Процедури та робота з документацією організацій з якими укладено контракт (договір)/угоду на виконання завдання.

9. Заява (твердження) відповідального керівника, розміщена в МОЕ, як зазначено у підпункті 145.A.70(a)(1) Частиною-145В, має охоплювати сутність нижченаведеного і фактично ця заява може бути використана без змін (поправок). Будь-яке коригування цієї заяви не має змінювати її сутність.

“Це МОЕ та будь-які пов'язані керівні документи, зазначені в ньому, визначають організацію і процедури, на яких ґрунтується схвалення (компетентним органом*) за Частиною-145В відповідно до вимог параграфу 145.A.70. Ці процедури затверджено (схвалено) особами, які підписалися нижче, та мають бути дотримані, в залежності від обставин, коли замовлення виконуються згідно з умовами схвалення за Частиною-145В.

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

Зрозуміло, що (компетентний орган*) схвалить цю організацію з ТОР, коли (компетентний орган*) задоволений тим, що процедури дотримані та стандарти виконання робіт підтримані. Також зрозуміло, що (компетентний орган*) залишає за собою право призупинити, обмежити або анулювати схвалення організації з ТОР, якщо (компетентний орган*) має докази, що процедури не дотримуються або стандарти не підтримуються.”.

Підпис

Дата

Відповідальний керівник..... (вказати посаду)

.....

Від імені (вказати найменування організації з ТОР)

.....

Примітка. Вкажіть у місцях, де зазначено (компетентний орган*), фактичне найменування компетентного органу, наприклад, Управління регулювання діяльності державної авіації України (УРДДАУ).

Кожного разу, коли змінюється відповідальний керівник, важливо гарантувати те, що новий відповідальний керівник підпише за першої нагоди заяву, зазначену в підпункті 9. Відмова виконати цю дію може позбавити чинності схвалення за Частиною-145В.

10. Коли організація схвалена з відмінностями, які походять від будь-яких інших правил, що містять вимогу для керівництва, МОЕ за Частиною-145В, що охоплює відмінності, буде достатнім, щоб задовольнити вимоги, за винятком того, що в МОЕ мають зазначатися посилання на те, де ці частини, які відсутні в цьому МОЕ, охоплені.

АМС 145.А.75(б). Привілеї схваленої організації з ТОР

1. Робота за системою якості схваленої організації з ТОР відноситься до випадку організації з ТОР, що не схвалена належним чином за Частиною-145В, яка виконує лінійне ТО ПС, або легке ТО двигунів, або ТО інших компонентів ПС, або надає спеціалізовані послуги, як організація з ТОР, з якою укладено контракт (договір)/угоду на виконання завдання для організації з ТОР, належним чином схваленої за Частиною-145В. Для того, щоб бути належним чином схваленою на право залучення несхваленої організації з ТОР, з якою укладається контракт (договір)/угода на виконання завдання, схвалена організація з ТОР має мати процедуру для контролю таких організацій з ТОР, з якими укладається контракт (договір)/угода на виконання завдання, описану нижче.

2. ТО двигунів або модулів двигунів, за винятком повної перевірки під час проведення ТОР в цеху або капітального ремонту, означає будь-яке ТО, яке може бути виконано без розбирання двигуна, або, у випадку модульних двигунів, без розбирання будь-якого модуля двигуна.

3. Основні положення для несхваленої за Частиною-145В організації з ТОР, з якою укладається контракт (договір)/угода на виконання завдання.

3.1. Основними причинами для надання дозволу схваленій організації з ТОР на укладання контракту (договору)/угоди на виконання несхваленою організацією з ТОР деяких завдань з ТО є:

(а) Визнання спеціалізованих послуг з ТО, таких як, але не обмежуючись цим, нанесення покриття, термічна обробка, плазмове напилення, виробництво конкретних частин (деталей) для незначних ремонтів/модифікацій тощо, без необхідності безпосереднього схвалення компетентним органом у таких випадках.

(б) Визнання ТО ПС, але не включаючи перевірку в рамках базового ТОР, як зазначено у пункті 145.А.75(б) Частини-145В, виконаного організаціями з ТОР, які належним чином не схвалені за Частиною-145В, коли нереально чекати на безпосереднє схвалення компетентним органом. Компетентний орган має визначити, коли це нереально, але взагалі вважається нереальним, якщо лише одна або дві схвалені організації з ТОР мають намір скористатися послугами організації з ТОР, з якою укладається контракт (договір)/угода на виконання завдання.

(с) Визнання ТО компонентів.

(д) Визнання ТО двигуна, але не включаючи перевірку ТО в цеху або капітальний ремонт двигуна чи модуля двигуна, як визначено у пункті 145.А.75(б) Частини-145В, виконаного організаціями з ТОР, які належним чином не схвалені за Частиною-145В, коли нереально чекати на безпосереднє схвалення компетентним органом. Визначення нереальності таке саме, як у підпункті (б).

3.2. Коли ТО проводиться під системою контролю за несхваленою організацією з ТОР, з якою укладено контракт (договір)/угоду на виконання завдання, це означає, що протягом такого ТО, схвалення за Частиною-145В тимчасово поширюється і на несхвалену організацію з ТОР, з якою укладено контракт (договір)/угоду на виконання завдання з ТОР. Унаслідок цього виробничі об'єкти, персонал та процедури несхваленої організації з ТОР, з якою укладено контракт (договір)/угоду на виконання завдання, залучені до виконання ТО на виробстві схваленої організації з ТОР, мають відповідати вимогам Частини-145В протягом цього ТО, і це також покладає на схвалену організацію з ТОР зобов'язання щодо гарантування задоволення таких вимог.

3.3. Відносно критеріїв, зазначених у підпункті 3.1, від схваленої організації з ТОР не вимагається мати виробничі об'єкти для

проведення ТО, необхідні для виконання контракту (договору)/завдання. Проте, їй необхідно мати власний досвід для того, щоб визначити відповідність несхваленої організації з ТОР, з якою укладено контракт (договір)/угоду на виконання завдання, необхідним стандартам. Однак, організація з ТОР не може бути схвалена, доки вона не матиме власних виробничих об'єктів, процедур та досвіду для виконання більшої частини ТО, на проведення якого вона бажає бути схваленою із зазначенням номера класу рейтингу.

3.4. Схвалена організація з ТОР може вважати за необхідне включити декілька спеціалістів несхвалених організації з ТОР, з якими укладаються контракти (договори)/угоди на виконання завдання, щоб отримати можливість бути схваленою для повного підтвердження передачі до експлуатації конкретного виробу. Прикладами можуть бути спеціалісти із зварювання, гальванічного покриття, фарбування тощо. Для того, щоб надати повноваження на залучення таких несхвалених організації з ТОР, з якими укладаються контракти (договори)/угоди на виконання завдання, компетентний орган має бути переконаний, що схвалена організація з ТОР має необхідні знання, досвід та процедури, щоб контролювати такі несхвалені організації з ТОР.

3.5. Будь-яка схвалена організація з ТОР, що працює поза межами обсягу свого переліку схвалення, вважається несхваленою для цієї роботи. Ця схвалена організація з ТОР має за таких обставин працювати лише під контролем іншої схваленої організації з ТОР контракту (договору)/угоди на виконання завдання.

3.6. Повноваження на залучення несхвалених організації з ТОР, з якими укладаються контракти (договори)/угоди на виконання завдання, компетентний орган надає, приймаючи МОЕ, що містить спеціальну процедуру контролю за несхваленими організаціями з ТОР.

4. Головні за Частиною-145В процедури для контролю за організаціями з ТОР, з якими укладаються контракти (договори)/угоди на виконання завдання, не схваленими за Частиною-145В.

4.1. Має бути встановлена процедура попереднього аудиту виконання контракту (договору)/угоди на виконання завдання несхваленою організацією з ТОР, яка має бути частиною в рамках процедур контролю схваленої організації з ТОР, яка також може бути частиною проведення незалежного аудиту системи якості згідно з пунктом 145.A.65(с) Частини-145В, при цьому аудит несхваленої організації з ТОР, з якою планується укласти контракт (договір)/угоду на виконання завдання, має визначити відповідність

послуги несхваленої організації з ТОР, яку вона бажає замовити, вимогам Частини-145В.

4.2. Схвалена організація з ТОР має визначити, в якому обсязі вона використовуватиме виробничі об'єкти несхваленої організації з ТОР, з якою укладається контракт (договір)/угода на виконання завдання. Як загальне правило, схваленій організації з ТОР потрібна власна облікова документація, схвалені дані та матеріал/запасні частини для використання, але вона може дозволити використання інструментів, обладнання та персоналу несхваленої організації з ТОР, доки такі інструменти, обладнання та персонал відповідають вимогам Частини-145В. У випадку із несхваленими організаціями з ТОР, які надають спеціалізовані види обслуговування, може бути необхідним для практичних цілей залучити її персонал, який виконує спеціалізоване обслуговування, схвалені дані та матеріал за умови прийняття схваленою організацією з ТОР.

4.3. Доки робота з ТО за контрактом (договором)/угодою на виконання завдання не буде повністю проінспектована на предмет прийняття схваленою організацією з ТОР, схвалена організація з ТОР має здійснювати нагляд за інспектуванням та передачею від несхваленої організації з ТОР, з якою укладено контракт (договір)/угоду на виконання завдання. Ця діяльність має бути повністю відображена у МОЕ. Схвалена організація з ТОР має вирішити, чи використовувати свій власний персонал або уповноважити персонал несхваленої організації з ТОР, з якою укладено контракт (договір)/угоду на виконання завдання.

4.4. CRS для компонентів може бути видано як на виробничій базі несхваленої організації з ТОР, з якою укладено контракт (договір)/угоду на виконання завдання, так і на базі схваленої організації з ТОР, персоналом, який володіє сертифікаційним повноваженням згідно з параграфом 145.A.30 Частини-145В, у разі необхідності. Такий персонал, як правило, походить зі схваленої організації з ТОР, але може в іншому випадку бути особою від несхваленої організації з ТОР, яка відповідає вимогам стандарту схваленої організації з ТОР щодо персоналу, який засвідчує ТОР, схваленого компетентним органом шляхом схвалення МОЕ. CRS та/або Форма 1 EMAR (EMAR Form 1) мають завжди видаватися з посиланням на схвалення схваленої організації з ТОР.

4.5. Процедура контролю за виконанням контракту (договору)/угоди на виконання завдання несхваленою організацією з ТОР має вести записи аудитів несхваленої організації з ТОР для того, щоб планувати простеження коригувальних дій та знати, коли були залучені несхвалені організації з ТОР. Процедура має включати чіткий процес відмови від послуг несхвалених організацій з ТОР, які не відповідають вимогам схваленої організації з ТОР.

4.6. Персонал з аудиту якості схваленої організації з TOP має проводити аудит в рамках частини контролю за виконанням контракту (договору)/угоди на виконання завдання несхваленою організацією з TOP та вибірковий аудит несхваленої організації з TOP, якщо це завдання вже не виконано персоналом з аудиту якості, як зазначено у підпункті 4.1.

4.7. Контракт (договір) між схваленою організацією з TOP та несхваленою організацією з TOP, з якою укладено контракт (договір)/угоду на виконання завдання, має містити положення для компетентного органу або діючого кваліфікованого суб'єкта від імені компетентного органу стосовно права доступу до несхваленої організації з TOP.

АМС 145.А.80. Обмеження схваленої організації з TOP

Цей параграф має на меті охопити ситуацію, коли схвалена організація з TOP може тимчасово не мати необхідних інструментів, обладнання тощо для типу або варіанта ПС, зазначеного в схваленні схваленої організації з TOP. Цей параграф означає, що компетентному органу не потрібно вносити зміну (поправку) до схвалення, щоб видалити тип або варіанти ПС, на тій підставі, що це тимчасова ситуація і схвалена організація з TOP зобов'язується знову придбати інструмент, обладнання тощо до того, як може відновитися TOP цього типу.

РОЗДІЛ В. ПРОЦЕДУРИ ДЛЯ КОМПЕТЕНТНОГО ОРГАНУ

АМС 145.В.10(а). Компетентний орган – Загальні положення

1. Приймаючи рішення щодо необхідної організаційної структури, компетентний орган має переглянути кількість сертифікатів, які необхідно видати, кількість та розміри потенційно схвалених організацій з ТОР, а також рівень діяльності державної (військової) авіації, кількість та складність парку ПС та розміри авіаційної промисловості.
2. Компетентний орган має зберігати ефективний контроль над важливими функціями нагляду і не делегувати їх таким чином, щоб схвалені організації з ТОР, самостійно вирішували питання, пов'язані з льотною придатністю.
3. Порядок організаційної структури має гарантувати, що різні завдання та зобов'язання компетентного органу не були покладені на окремих осіб. Це означає, що постійне та безперешкодне виконання цих завдань та зобов'язань компетентного органу також має бути гарантоване у випадку хвороби, нещасного випадку або відпустки окремих осіб.

АМС 145.В.10(с). Компетентний орган – Кваліфікація та підготовка

1. Інспектори компетентного органу мають мати:

- 1.1. Практичний досвід та навички у використанні стандартів безпеки авіації та безпечних методів експлуатації.

- 1.2. Достатні знання:

- a. відповідних частин національних правил/регуляторних норм, сертифікаційних специфікацій, норм льотної придатності та керівного матеріалу;
- b. процедур компетентного органу;
- c. прав та зобов'язань інспектора;
- d. систем якості;
- e. з управління підтриманням льотної придатності;
- f. експлуатаційних процедур, які впливають на підтримання льотної придатності ПС або проведення 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 досвід, але не обмежуючись цим, набутий під час підготовки для отримання певної кваліфікації згідно з нижченаведеним підпунктом.

- 1.5. Відповідний інженерний рівень або кваліфікацію техніків з ТОР ПС з відповідною додатковою освітою. "Відповідний інженерний

рівень” означає наявність диплома інженера (інженерної освіти) в галузі авіації, механіки, електрики, електроніки, авіоніки та інших наук, що відносяться до ТОР та підтримання льотної придатності ПС/компонентів ПС.

1.6. Знання стандартів ТОР, включаючи підготовку з питань безпеки паливних баків (“Fuel Tank Safety”), як описано в Додатку 4 до цих АМС & GM до Частини-145В (до АМС 145.А.30(е) та АМС 145.В.10(с)).

1.7. Знання та розуміння людського фактора як описано в Частині-145В.

2. Додатково до технічної компетентності, інспектори мають мати високий рівень чесності, бути об’єктивними під час виконання своїх завдань, бути тактовними, та мати добре розуміння людського характеру.

3. Програма поточної підготовки має бути розроблена для гарантування того, що інспектори зберігають компетентність щодо виконання призначених їм завдань.

АМС 145.В.10(d). Компетентний орган – Процедури

Задokumentовані процедури мають містити нижченаведену інформацію:

(а) Визначення Міністерством оборони України компетентного органу щодо Частини-145В.

(b) Посада(и) та прізвище(а) керівника(ів) компетентного органу та їх права і обов’язки.

(с) Організаційну(і) структуру(и), що показує пов’язані ланцюги відповідальності вищих посадових осіб.

(d) Процедуру визначення кваліфікації для персоналу разом із переліком осіб, уповноважених до підпису сертифікатів.

(е) Загальний опис об’єктів.

(f) Процедури, що визначають, яким чином компетентний орган гарантує відповідність з Частиною-145В.

АМС 145.В.20(a). Первинне схвалення

1. “Компетентний орган підтверджує у письмовому вигляді погодження персоналу” означає, що має бути використано Форму 4 EMAR (EMAR Form 4) (Додаток 1 до цих АМС & GM до Частини-145В (до АМС 145.В.20(a)) для такої діяльності. За винятком відповідального керівника, Форма 4 EMAR (EMAR Form 4) має бути заповнена для кожної особи, яка призначена для виконання обов’язків відповідно до вимог пункту 145.А.30(b) Частини-145В.

2. Письмове підтвердження прийняття має бути отримано шляхом використання Форми 4 EMAR (EMAR Form 4) або у разі

відповідального керівника – схваленням МОЕ, що містить заяву про зобов'язання відповідального керівника.

3. Компетентний орган може відхилити кандидатуру відповідального керівника, якщо є чіткі докази того, що раніше ця особа займала керівну посаду в будь-якій іншій схваленій організації, та зловживала службовим становищем недотримуючись конкретних діючих вимог.

АМС 145.В.20(b). Первинне схвалення

Підтвердження, що організація з TOP відповідає процедурам, викладеним в МОЕ, має бути встановлено компетентним органом шляхом схвалення МОЕ.

АМС 145.В.20(c). Первинне схвалення

1. Компетентний орган має визначити, ким і яким чином аудит має буде проведено. Наприклад, для великої організації з TOP 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. Рекомендується проводити аудит виробничої лінії одного головного типу авіаційної техніки, наприклад, у разі організації з TOP з рейтингами на Ан-26 та Ан-30, аудит буде зосереджено на проведенні перевірки повної відповідності лише одного типу ПС і, залежно від результату, для другого типу може знадобитися лише вибіркова перевірка за тими напрямками, що вважаються недостатніми для підтвердження відповідності першого типу.

3. Інспектор компетентного органу, який проводить аудит, має завжди переконуватися, що його/її під час аудиту супроводжує старший технічний керівник організації з TOP. Зазвичай, це керівник з якості. Причиною такого постійного супроводу є гарантування того, що організація з TOP буде повністю ознайоmlена з будь-якими недоліками, виявленими під час аудиту.

4. Інспектор, який проводить аудит, має проінформувати наприкінці аудиту старшого технічного керівника організації з TOP про всі, виявлені під час аудиту, недоліки.

АМС 145.В.20(e). Первинне схвалення

1. Звітною формою аудиту має бути Форма 6 EMAR (EMAR Form 6) (Додаток 2 до цих АМС & GM до Частини-145В (до АМС 145.В.20(e))).

2. Перегляд якості звітної форми аудиту Форми 6 EMAR (EMAR Form 6) має бути виконано компетентною незалежною особою, призначеною компетентним органом. Перегляд має брати до уваги відповідні параграфи (пункти, підпункти) Частини-145В, категоризацію рівня

недоліків та прийняті коригувальні дії. Задовільний результат перегляду форми аудиту має бути підтверджено підписанням форми аудиту.

АМС 145.В.20(f). Первинне схвалення

1. Звіти мають включати дату усунення кожного недоліку разом із посиланням на звіт компетентного органу або на лист, в якому підтверджено усунення.
2. Можуть бути випадки, коли інспектор компетентного органу може опинитися в такій ситуації в організації з ТОР (організації-заявника), коли він/вона не впевнені у відповідності. В такому випадку організацію з ТОР має бути поінформовано про можливу невідповідність на цей час, а також, що ситуацію буде переглянуто компетентним органом і потім буде прийняте остаточне рішення. Якщо рішення є результатом встановлення відповідності, тоді підтвердження цього в усній формі для організації з ТОР має вистачити.
3. 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, компетентний орган має переглянути попередні рівні недоліків, уточнюючи їх у разі необхідності, та змінюючи категорію з “попередньої” на “остаточну”.
4. Усі недоліки мають бути підтверджені у письмовій формі для організації з ТОР (організації-заявника) впродовж 2 тижнів від дати завершення аудиту.

АМС 145.В.25(a). Видача схвалення

1. Не застосовується в державній авіації.
2. Не застосовується в державній авіації.
3. Компетентний орган має підтвердити схвалення МОЕ в письмовій формі.

АМС 145.В.25(b). Видача схвалення

Термін дії схвалення за Частиною-145В має бути необмеженим.

АМС 145.В.25(c). Видача схвалення

Чисельна послідовність має бути унікальною для кожної схваленої організації з ТОР.

АМС 145.В.30(a). Постійний нагляд

Кредит довіри (доказ відповідності) може знадобитися інспектору(ам) компетентного органу для аудитів за певними пунктами, проведених протягом попередніх 23 місяців, у разі виконання нижченаведених чотирьох умов:

аудит за певним пунктом має бути таким, як це вимагалось останньою поправкою до Частини-145В; та

у записах має бути достатньо переконливий доказ того, що такі аудити за певними пунктами були проведені та всі коригувальні дії були виконані; та

інспектор(и) компетентного органу має(ють) бути переконаний(і) у відсутності підстав вважати, що стандарти погіршилися щодо аудитів за певним пунктом, якому надано зворотній кредит довіри (прийняття відповідності); та

аудит за певним пунктом, якому надано зворотній кредит довіри, має бути проведено не пізніше, як через 24 місяці після останнього аудиту за цим пунктом.

АМС 145.В.30(b). Постійний нагляд

1. Якщо компетентний орган вирішив, що для завершення повної перевірки необхідно провести серію аудитів схваленої організації з ТОР, тоді програма має вказувати, які аспекти схвалення будуть охоплені під час кожного візиту.

2. Рекомендується, щоб частина аудиту була зосереджена на двох безперервних аспектах схвалення за Частиною-145В, а саме на внутрішніх звітах з самоконтролю якості схваленої організації з ТОР, що складає персонал з контролю якості, щоб визначити, чи схвалена організація з ТОР виявляє та здійснює коригування своїх проблем, та, по-друге, на кількості поступок, наданих керівником з якості.

3. За умови успішного завершення аудиту, що включає схвалення МОЕ, звітну форму аудиту має бути заповнено інспектором, який проводив аудит, включаючи всі записані недоліки, дії з їх закриття та рекомендації. Для цієї діяльності має бути використано Форму 6 EMAR (EMAR Form 6).

4. Не менше одного разу на 24 місяці має проводитися зустріч з відповідальним керівником, щоб переконатися, що він/вона повністю розуміє значення схвалення.

5. У разі наявності лінійних станцій компетентний орган може прийняти вибірккову програму, що ґрунтується на кількості лінійних станцій та їх складності.

АМС 145.В.35. Зміни

Компетентний орган має здійснювати відповідний контроль за будь-якими змінами керівного персоналу, зазначеного у пунктах 145.А.30(a) та (b) Частини-145В, і такі зміни персоналу потребують внесення зміни (поправки) до МОЕ.

АМС 145.В.35(a). Зміни

Відповідну(і) частину(и) Форми 6 EMAR (EMAR Form 6) має бути використано для внесення змін до схвалення за Частиною-145В.

АМС 145.В.35(b). Зміни

Головна мета цього параграфу полягає у тому, щоб схвалена організація з ТОР залишалася схваленою за погодженням компетентного органу під час проведення переговорів про будь-яку із зазначених змін. Без цього пункту схвалення було б автоматично призупинено в усіх випадках.

АМС 145.В.40. Поправки до МОЕ

1. Рекомендується вести сторінку (лист) про статус примірника МОЕ, який би містив інформацію про те, коли компетентний орган отримав поправку та коли її було схвалено.

2. Компетентний орган може встановити певний клас поправок до МОЕ, які можливо буде внести без попереднього схвалення органом. У такому випадку процедуру має бути зафіксовано в розділі МОЕ, що стосується внесення поправок. Ця процедура не поширюється на розділ (пункт) МОЕ, присвячений обсягу робіт/схвалення.

3. Схвалена організація з ТОР має надсилати кожен поправку до МОЕ до компетентного органу як поправку для прямого схвалення або непрямого схвалення поправки. У випадку, коли поправка підлягає схваленню компетентним органом, компетентний орган має зазначити це схвалення у письмовій формі, в разі згоди. У випадку, коли поправка була надана за процедурою непрямого схвалення поправки, компетентний орган має підтвердити отримання у письмовій формі.

АМС 145.В.50(a). Недоліки

У практичному розумінні недолік рівня 1 – це коли компетентний орган виявив значну невідповідність з Частиною-145В. Нижче наведено приклади недоліків рівня 1:

невдала спроба отримати доступ до схваленої організації з ТОР протягом звичайних робочих годин відповідно до підпункту 145.А.90(a)(2) Частини-145В після двох письмових запитів;

коли контроль калібрування обладнання, що зазначений в пункті 145.А.40(b) Частини-145В, був порушений для виробничої лінії конкретного типу, внаслідок чого більшість “відкаліброваного” на той час обладнання викликає підозру, то це був би недолік рівня 1.

Примітка. Повна виробнича лінія визначається як все повітряне судно, двигун або компонент конкретного типу.

Для недоліку рівня 1 компетентному органу можливо буде необхідно гарантування того, що подальше ТОР та повторна сертифікація всіх виробів, на які вплинули порушення, здійснюється в залежності від характеру недоліку.

У практичному розумінні, коли інспектор компетентного органу виявляє невідповідність з Частиною-145В для одного виробу, вона вважається недоліком рівня 2. Нижче наведено приклади недоліків рівня 2:

разове використання компонента, що немає будь-якого ярлика про справність (придатність до використання);

не заповнені документи про підготовку персоналу, який засвідчує TOP, або допоміжного персоналу.

АМС 145.В.50(b). Недоліки

Якщо схвалена організація з TOP не виконала необхідну коригувальну дію за визначений термін, можливо буде доцільним продовжити цей термін ще до трьох місяців, про що компетентний орган повідомляє відповідального керівника. За виняткових обставин та за умови наявності реалістичного плану дій, компетентний орган може змінити термін виконання дій щонайбільше до 6 місяців. Проте, в разі надання таких змін, має братися до уваги діяльність схваленої організації з TOP у минулому.

АМС 145.В.55. Документування

1. Система ведення записів має гарантувати, що всі записи є доступними будь-коли в разі потреби. Компетентний орган має систематизувати ці записи у послідовному порядку (хронологічному, алфавітному порядку тощо).

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

3. Всі комп'ютерні носії, що забезпечують резервування даних, мають зберігатися в місцях, відмінних від тих, де знаходяться робочі дані, та в середовищі, яке гарантує, що носії будуть залишатися в робочому стані. У випадку, коли змінюється програмне забезпечення або комп'ютерні носії, необхідно приділити особливу увагу забезпеченню доступу до всіх необхідних даних протягом щонайменше всього періоду, зазначеного в параграфі 145.В.55 Частини-145В.

GM 145.В.55. Документування

Компетентний орган може прийняти рішення щодо використання системи паперового або електронного (з використанням комп'ютера) документування або будь-яку комбінацію обох цих систем за умови наявності відповідних засобів контролю.

АМС & GM ДО ДОДАТКІВ ДО ЧАСТИНИ-145В**АМС до Форми 1 EMAR (EMAR Form 1) – Сертифікат дозволеної передачі. Використання Форми 1 EMAR (EMAR Form 1) для TOP**

1. Нижченаведені формати виданої Форми 1 EMAR (EMAR Form 1) або еквівалентного сертифіката є прийнятними:

підписаний паперовий Сертифікат (приймаються і оригінали, і копії);

паперовий Сертифікат згенерований з використанням електронної системи (роздрукований зі збережених в електронному вигляді (на комп'ютері) даних) з дотриманням нижченаведеного підпункту 2;

електронна Форма 1 EMAR (EMAR Form 1) або еквівалент з дотриманням нижченаведеного підпункту 2.

2. Електронний підпис і електронний обмін Формою 1 EMAR (EMAR Form 1)

а) Подання до компетентного органу

Будь-яка організація, яка має намір впровадити процедуру електронного підпису для видання Форми 1 EMAR (EMAR Form 1) та/або для обміну в електронному вигляді таких даних, що містяться на бланку Форми 1 EMAR (EMAR Form 1), має задокументувати та подати її до компетентного органу як частину документів, що додаються до її Керівництва організації з TOP.

б) Характеристики електронної системи, що генерує Форму 1 EMAR (EMAR Form 1)

Електронна система має:

гарантувати безпечний доступ для кожного з персоналу, який засвідчує TOP;

забезпечити цілісність і точність даних, засвідчених підписом у формі, та бути спроможним показати доказ достовірності Форми 1 EMAR (EMAR Form 1) (запис і ведення записів) з відповідним захистом, гарантіями та резервними копіями;

бути активною лише в тому місці, де частина (виріб) передається з Формою 1 EMAR (EMAR Form 1);

не допускати до підпису порожній бланк форми;

передбачити високу ступінь впевненості в тому, що дані не були змінені після підписання. Якщо необхідна зміна після видачі (наприклад, повторна сертифікація частини), нова форма видається з новим номером і посиланням на первинну видачу;

передбачити для “особистого” електронного підпису ідентифікацію особи, що підписала. Підпис має бути згенерований лише за присутності особи, що підписує.

Електронний підпис означає дані в електронній формі, приєднані або логічно пов’язані з іншими електронними даними, та які служать в якості методу перевірки автентичності, та мають відповідати нижченаведеним критеріям:

однозначно пов’язано з особою, що підписує;

здатне ідентифікувати особу, що підписує;

створено з використанням засобів, які особа, що підписує, може тримати під своїм одноосібним контролем.

Цей електронний підпис має бути електронно згенерованим значенням на основі криптографічного алгоритму та додаватися до даних таким чином, щоб надати можливість перевірити джерело та цілісність даних.

Електронна система має бути заснована на політиці та структурі управління (конфіденційність, цілісність і доступність), таких як:

адміністратори, особи, що підписують;

сфера повноважень, права;

пароль та безпечний доступ, аутентифікація, захист, конфіденційність;

відстеження змін;

мінімальне заповнення блоків, повнота інформації;

архіви;

інше.

Електронна система, що згенерує Форму 1 EMAR (EMAR Form 1), може містити додаткові дані, такі як:

код виробника;

ідентифікаційний код замовника;

звіт про виконану роботу;

результати інспекції;

інше.

с) Характеристики Форми 1 EMAR (EMAR Form 1), згенерованої електронною системою

Для того, щоб полегшити розуміння і прийняття Форми 1 EMAR (EMAR Form 1), виданої з електронним підписом, в блоці 14b має бути нижченаведена заява:

“У файлі електронний підпис.

Electronic Signature on File.”.

На додаток до цієї заяви, прийнято друкувати або відображати підпис у будь-якій формі, такий як відображення рукописного підпису особи, що підписує (тобто відсканований підпис) або відображення їх прізвищ з ініціалами.

У разі друку електронної форми, Форма 1 EMAR (EMAR Form 1) має відповідати загальному формату, як зазначено в пункті 2 додатку 1 до Частини-145В. На документі має бути надруковано водяний знак “НАДРУКУВАНО З ЕЛЕКТРОННОГО ФАЙЛА (PRINTED FROM ELECTRONIC FILE)”.

Коли електронний файл містить гіперпосилання на дані, необхідні для визначення льотної придатності виробу(ів), дані, пов’язані з гіперпосиланням, у разі друку, мають бути у розбірливому форматі та ідентифіковані як посилання з Форми 1 EMAR (EMAR Form 1).

Додаткова інформація, що не вимагається інструкціями щодо заповнення Форми 1 EMAR (EMAR Form 1), може бути додана до надрукованої копії Форми 1 EMAR (EMAR Form 1), за умови, що додаткові дані не перешкоджають особі заповнювати, видавати, друкувати або читати будь-які частини Форми 1 EMAR (EMAR Form 1). Ці додаткові дані мають бути передбачені лише в блоці 12, якщо відсутня необхідність щодо включення їх до іншого блоку для уточнення змісту цього блоку.

d) Електронний обмін електронною Формою 1 EMAR (EMAR Form 1)

Електронний обмін електронною Формою 1 EMAR (EMAR Form 1) має здійснюватися на добровільній основі. Обидві сторони (емітент і одержувач) мають узгодити електронну пересилку Форми 1 EMAR (EMAR Form 1).

Для цієї мети, обмін має включати:

всі дані Форми 1 EMAR (EMAR Form 1), в тому числі дані з посиланнями, що вимагаються інструкціями щодо заповнення Форми 1 EMAR (EMAR Form 1);

всі дані, необхідні для аутентифікації Форми 1 EMAR (EMAR Form 1).

Крім того, обмін може включати:

дані, необхідні для електронного формату;

додаткові дані, що не вимагаються інструкціями щодо заповнення Форми 1 EMAR (EMAR Form 1), наприклад, код виробника, ідентифікаційний код замовника.

Система, що використовується для обміну електронної Форми 1 EMAR (EMAR Form 1) має забезпечити:

високий рівень цифрової безпеки: дані мають бути захищені, не змінені або не пошкоджені;

зворотне відстеження даних до їх джерела.

Торгові партнери, які бажають обмінюватися Формою 1 EMAR (EMAR Form 1) в електронному вигляді, мають робити це відповідно до цих прийнятних методів встановлення відповідності. Рекомендується, щоб вони використовували встановлений поширений промисловий метод, такий як АТА, Специфікація 2000, Глава 16 (Air Transport Association (ATA) Specification 2000 Chapter 16).

Звертається увага організацій, що додаткові національні та/або європейські вимоги, можливо, мають бути задоволені під час експлуатації електронного обміну електронної Форми 1 EMAR (EMAR Form 1).

Одержувач має бути здатним до регенерування Форми 1 EMAR (EMAR Form 1) з отриманих даних без змін; в іншому випадку, система має повернутися до паперової системи.

У випадку, коли одержувачу необхідно роздрукувати електронну форму, необхідно звернутися до положень, зазначених у вищенаведеному підпункті с).

GM до Форми 1 EMAR (EMAR Form 1) – Сертифікат дозволеної передачі. Використання блоку 12 “Примітки” Форми 1 EMAR (EMAR Form 1) для TOP

Приклади даних, які вводяться до цього блоку в разі необхідності:

використана документація з TOP, включаючи стан ревізії, для всіх виконаних робіт і не обмежена зробленим записом у блоці 11. Заява, така як “відповідно до Керівництва з TOP компонента” (“in accordance with the Component Maintenance Manual”) не є прийнятною;

методи неруйнівного контролю з відповідною документацією, яка використана у відповідних випадках;

відповідність директивам льотної придатності, або сервісним бюлетеням, або їх еквівалентам;

виконані ремонти;

виконані модифікації;

установлені змінні компоненти/частини;

статус компонентів (частин) з обмеженим ресурсом;

обмеження строку служби;

відхилення від замовленої організацією з управління підтриманням льотної придатності роботи;

інформація, необхідна для підтримки відвантаження з нестачею або повторного складання після доставки;

посилання на ознаки простежуваності, таких як номери партії;
інше.

Електронний підпис

Звертається увага організацій, що додаткові національні та/або європейські вимоги, можливо, мають бути задоволені під час використання електронних систем.

АМС до Додатку 3 до Частини-145В

Нижченаведені поля на сторінці 2 “Переліку схвалення організації з технічного обслуговування та ремонту” сертифіката схвалення організації з ТОР мають бути заповнені в такий спосіб:

Дата первинної видачі: Це відноситься до дати первинної видачі МОЕ.

Дата схвалення останнього видання: Це відноситься до дати останнього видання МОЕ, що впливає на зміст сертифіката. Зміни до МОЕ, які не мають впливу на зміст сертифіката, не вимагають перевидання сертифіката.

Видання №: Це відноситься до номеру останнього видання МОЕ, що впливає на зміст сертифіката. Зміни до МОЕ, які не мають впливу на зміст сертифіката, не вимагають перевидання сертифіката.

Начальник відділу льотної придатності повітряних суден –
заступник начальника Управління регулювання діяльності
державної авіації України
полковник

В.А.ЯРОШЕНКО

Форма 4 EMAR (EMAR Form 4) –

Погодження призначеного керівного персоналу компетентним органом

EMAR Form 4 – NMAA Acceptance of Nominated Management Personnel

**УПРАВЛІННЯ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ
ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ
AUTHORITY FOR REGULATION ACTIVITIES OF
STATE AVIATION OF UKRAINE**

(NATIONAL MILITARY AIRWORTHINESS AUTHORITY)

Подробиці про керівний персонал, необхідні для погодження, як зазначено
у Частині-145В

Details of Management Personnel required to be accepted as specified in Military Part-145

1. Прізвище, ім'я, по батькові:

Name:

2. Посада:

Position:

3. Кваліфікації, що мають відношення до посади, зазначеної у пункті 2:

Qualifications relevant to the item (2) position:

4. Досвід роботи, що має відношення до посади, зазначеної у пункті 2:
Work experience relevant to the item (2) position:

Підпис: Дата:.....
Signature: Date:

Після заповнення, будь ласка відправте цю форму конфіденційним порядком до Управління регулювання діяльності державної авіації України
On completion, please send this form under confidential cover to the NMAA

Використовує тільки Управління регулювання діяльності
державної авіації України
NMAA use only

Прізвище, ініціали та підпис уповноваженої посадової особи Управління регулювання діяльності 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:

Форма 4 EMAR (EMAR Form 4) (EMAR 145 AMC & GM edition 1.2)

Форма 6 ЕМАР (EMAR Form 6) –

Рекомендований звіт схвалення за Частиною-145В

EMAR Form 6 – Military Part-145 Approval Recommendation Report

РЕКОМЕНДОВАНИЙ ЗВІТ СХВАЛЕННЯ ЗА ЧАСТИНОЮ-145В MILITARY PART-145 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT	ФОРМА 6 ЕМАР (EMAR FORM 6)
<p>Частина 1: Загальні відомості Part 1: General</p> <p>Найменування організації: Name of organisation:</p> <p>Номер схвалення: Approval reference:</p> <p>Рейтинг схвалення, на який подано запит: Requested approval rating:</p> <p>Форма 3 ЕМАР (EMAR Form 3) від*: EMAR Form 3 dated*:</p> <p>Номер схвалення Part-145 (якщо застосовно): та/або EASA Part-145 Cert No (якщо застосовно): EASA Part-145 Cert No (if applicable):</p> <p>Адреси виробничих об'єктів, аудит(и) яких проведено: Address of facility audited:</p> <p>Період аудиту: з до Audit period: From to</p> <p>Дата(и) аудиту: Date(s) of audit:</p> <p>Номер(и) аудиту(ів): Audit reference(s):</p>	

Опитаний персонал:
Persons interviewed:

Інспектор(и) УРДДАУ:
NMAA surveyor(s):

Підпис(и):
Signature(s):

Підрозділ УРДДАУ:
NMAA office:

Дата заповнення Частини 1 Форми 6 ЕМАР (EMAR Form 6):
Date of Form 6 Part 1 completion:

* видалити за необхідності
* delete as applicable

Форма 6 ЕМАР (EMAR Form 6) (EMAR 145 AMC & GM edition 1.2)

РЕКОМЕНДОВАНИЙ ЗВІТ СХВАЛЕННЯ ЗА ЧАСТИНОЮ-145В MILITARY PART-145 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT		ФОРМА 6 EMAR (EMAR FORM 6)				
Частина 2: Перегляд аудиту відповідності Частині-145В						
<p>П'ять колонок можуть бути помічені та, за необхідності, використані для записів схвалення класу та/або виробничої лінії. Навпроти кожної графи, використаної під нижченаведені параграфи Частини-145В, 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.</p>						
Part 2: Military Part-145 Compliance Audit Review						
<p>The five columns may be labelled and used as necessary to record the approval class and/or product line reviewed. Against each column used of the following Military Part-145 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.</p>						
Параграф Para	Предмет Subject					
145.A.25	Вимоги до виробничого об'єкта Facility requirements					
145.A.30	Вимоги до персоналу Personnel requirements					
145.A.35	Персонал, який засвідчує ТОР, та допоміжний персонал Certifying staff and support staff					
145.A.40	Обладнання, інструменти та матеріали Equipment, tools and material					
145.A.42	Приймання компонентів Acceptance of components					
145.A.45	Дані для ТОР Maintenance data					
145.A.47	Планування ТОР Maintenance planning					
145.A.48	Виконання ТОР Performance of maintenance					
145.A.50	Сертифікація ТОР Certification of maintenance					
145.A.55	Записи про ТОР Maintenance records					
145.A.60	Повідомлення про дефекти Occurrence reporting					

145.A.65	Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури ТОР і система якості Safety and quality policy, maintenance procedures and quality system					
145.A.70	Керівництво організації з ТОР (МОЕ) (дивись Частина 3) Maintenance Organisation Exposition (MOE) (See Part 3)					
145.A.75	Привілеї схваленої організації з ТОР Privileges of the AMO					
145.A.80	Обмеження схваленої організації з ТОР Limitations on the AMO					
145.A.85	Зміни в схваленій організації з ТОР Changes to the AMO					
145.A.95	Недоліки схваленої організації з ТОР, виявлені УРДДАУ AMO Findings by the NMAA					
Компетентний(і) інспектор(и): Competent surveyor(s):		Підпис(и): Signature(s):				
Підрозділ УРДДАУ: NMAA office:		Дата заповнення Частини 2 Форми 6 EMAR (EMAR Form 6): Date of Form 6 Part 2 completion:				

Форма 6 EMAR (EMAR Form 6) (EMAR 145 AMC & GM edition 1.2)

РЕКОМЕНДОВАНИЙ ЗВІТ СХВАЛЕННЯ ЗА ЧАСТИНОЮ-145В MILITARY PART-145 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT		ФОРМА 6 EMAR (EMAR FORM 6)
Частина 3: Відповідність вимогам параграфу 145.A.70 Частини-145В Керівництво організації з TOP		
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 145.A.70 Maintenance Organisation Exposition		
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 1 Менеджмент		
Part 1 Management		
1.1		Корпоративне зобов’язання відповідального керівника Corporate commitment by the Accountable Manager
1.2		Політика у сфері безпеки польотів та якості Safety and quality policy
1.3		Керівний персонал Management personnel
1.4		Обов’язки та сфера відповідальності керівного персоналу Duties and responsibilities of the management personnel
1.5		Організаційна структура управління Management organisation chart
1.6		Перелік персоналу, який засвідчує TOP, та допоміжного персоналу (Примітка: може бути посилання на окремий документ) List of certifying staff and support staff (Note: a separate document may be referenced)
1.7		Людські (трудові) ресурси Manpower resources
1.8		Загальний опис виробничих об’єктів за всіма адресами, що підлягають схваленню General description of the facilities at each address intended to be approved
1.9		Обсяг (перелік) робіт, передбачений організацією Organisation's intended scope of work
1.10		Процедура повідомлення УРДДАУ щодо змін в діяльності організації з TOP/схвалення/місцезнаходження/персоналу Notification procedure to the NMAA regarding changes to the organisation's activities/approval/location/personnel

1.11		Процедури внесення змін до МОЕ, включаючи, якщо застосовно, делеговані процедури MOE amendment procedures including, if applicable, delegated procedures.
Частина 2 Процедури ТОР Part 2 Maintenance Procedures		
2.1		Оцінка постачальників та процедура контролю контракту/угоди на виконання завдання Supplier evaluation and contract/tasking control procedure
2.2		Приймання/інспекція компонентів ПС та матеріалів від зовнішніх підрядників/організацій Acceptance/inspection of aircraft components and material from outside contractors/organisations
2.3		Зберігання, маркування та видача компонентів ПС і матеріалів для ТОР ПС Storage, tagging, and release of aircraft components and material to aircraft maintenance
2.4		Приймання інструменту та обладнання Acceptance of tools and equipment
2.5		Калібрування інструменту та обладнання Calibration of tools and equipment
2.6		Використання інструменту та обладнання персоналом (включаючи альтернативний інструмент) Use of tooling and equipment by staff (including alternative tools)
2.7		Стандарти чистоти виробничих об'єктів для ТОР Cleanliness standards of maintenance facilities
2.8		Інструкції з ТОР та пов'язаність з інструкціями виробників ПС/компонента ПС, включаючи їх оновлення (внесення змін) та доступність для персоналу Maintenance instructions and relationship to aircraft/aircraft component manufacturers' instructions including updating and availability to staff
2.9		Процедури ремонту Repair procedures
2.10		Дотримання програми ТОР ПС Aircraft Maintenance Programme compliance
2.11		Процедура виконання директив льотної придатності/розпорядчих документів уповноваженого органу з льотної придатності Airworthiness Directives procedure
2.12		Процедура виконання необов'язкових модифікацій Optional modification procedure
2.13		Документація, що використовується під час ТОР, та її заповнення Maintenance documentation in use and completion of same

2.14		Контроль технічних записів Technical record control
2.15		Усунення дефектів, що виявляються під час базового ТОР Rectification of defects arising during base maintenance
2.16		Процедура передачі до експлуатації Release to service procedure
2.17		Записи про ТОР для організації з управління підтриманням льотної придатності Maintenance records for the CAMO
2.18		Повідомлення про дефекти УРДДАУ/організації з управління підтриманням льотної придатності/утримувачу сертифіката типу (військового)/додаткового сертифіката типу (військового) Reporting of defects to the NMAA/CAMO/(Military) TC/STC Holder
2.19		Повернення дефектних компонентів ПС на зберігання Return of defective aircraft components to store
2.20		Керування дефектними компонентами із зовнішніми підрядниками/організаціями Management of defective components with outside contractors/organisations
2.21		Контроль комп'ютерних систем записів про ТОР Control of computer maintenance record systems
2.22		Контроль планування людино-годин порівняно із запланованою роботою з ТОР Control of man-hour planning versus scheduled maintenance work
2.23		Контроль виконання важливих завдань Control of critical tasks
2.24		Посилання на конкретні процедури ТОР Reference to specific maintenance procedures
2.25		Процедури виявлення та усунення помилок ТОР Procedures to detect and rectify maintenance errors
2.26		Процедури передачі робочих змін/завдань Shift/task handover procedures
2.27		Процедури для повідомлення УРДДАУ/утримувачу сертифіката типу (військового)/додаткового сертифіката типу (військового) про неточності та двозначності даних для ТОР Procedures for notification of maintenance data inaccuracies and ambiguities to the NMAA/(Military) TC/STC holder
2.28		Процедури планування ТОР Maintenance planning procedures
Частина L2. Додаткові процедури лінійного ТО Part L2 Additional Line Maintenance Procedures		

L2.1		Контроль під час лінійного ТО компонентів ПС, інструментів, обладнання тощо Line maintenance control of aircraft components, tools, equipment, etc.
L2.2		Процедури лінійного ТО, пов'язані з обслуговуванням/заправленням/усуненням льоду, включаючи інспекцію з видалення залишків рідини для усунення обледеніння тощо Line maintenance procedures related to servicing/fuelling/de-icing, etc.
L2.3		Контроль під час лінійного ТО за дефектами та повторними дефектами Line maintenance control of defects and repetitive defects
L2.4		Лінійна процедура заповнення технічного бортового журналу ПС під час лінійного ТО Line procedure for completion of technical log
L2.5		Лінійна процедура для виробів (частин), одержаних зі загального (спільного) складу (фонду) та запозичених виробів (частин) Line procedure for pooled parts and loan parts
L2.6		Лінійна процедура повернення дефектних виробів (частин), знятих з ПС Line procedure for return of defective parts removed from aircraft
L2.7		Лінійна процедура контролю виконання важливих завдань Line procedure for control of critical tasks
Частина 3 Процедури системи якості		
Part 3 Quality System Procedures		
3.1		Аудит якості процедур організації Quality audit of organisation procedures
3.2		Аудит якості ПС та компонентів Quality audit of aircraft and components
3.3		Аудит якості процедури коригувальних дій Quality audit remedial action procedure
3.4		Процедури підготовки та кваліфікації персоналу, який засвідчує TOP, та допоміжного персоналу Certifying staff and support staff qualification and training procedures
3.5		Записи про персонал, який засвідчує TOP, та допоміжний персонал Certifying staff and support staff records
3.6		Процедури кваліфікації персоналу, що виконує аудит якості Procedure(s) for qualifying of quality audit personnel

3.7		Процедури кваліфікації контролерів Procedure(s) for qualifying of supervisors
3.8		Процедури кваліфікації персоналу з ТОР Procedure(s) for qualifying of maintenance personnel
3.9		Контроль процесу перенесення (звільнення від) виконання завдань з ТОР ПС або компонентів ПС Aircraft or aircraft component maintenance tasks exemption process control
3.10		Контроль за дозволом на відхилення від процедур організації Concession control for deviation from organisation's procedures
3.11		Кваліфікаційна процедура для спеціалізованих видів діяльності, таких як неруйнівний контроль, зварювання тощо Qualification procedure for specialised activities such as NDT, welding etc.
3.12		Контроль бригад виробників та інших робочих груп з ТОР Control of manufacturers' and other maintenance working teams
3.13		Процедура підготовки людському фактору Human factors training procedure
3.14		Оцінка компетентності персоналу Competence assessment of personnel
3.15		Процедури підготовки як зазначено в розділі 6 "Підготовка на виробництві" Додатку 3 до Частини-66В Training procedures for On-the-Job Training as per Section 6 of Appendix III to EMAR 66
3.16		Процедура надання УРДДАУ рекомендацій для видачі свідоцтва авіаційного персоналу відповідно до параграфу 66.В.105 Частини-66В Procedure for the issue of a recommendation to the NMAA for the issue of a MAML in accordance with EMAR 66.B.105
Частина 4 Part 4		
4.1		Організація з управління підтриманням льотної придатності (уповноважений замовник), з якою (яким) укладено контракт (договір)/угоду на виконання завдання Contracting/tasking CAMO
4.2		Процедури роботи з організацією з управління підтриманням льотної придатності/документацією організації з управління підтриманням льотної придатності CAMO procedures/paperwork

4.3		Оформлення записів для організації з управління підтриманням льотної придатності SAMO record completion
Частина 5 Додатки Part 5 Appendices		
5.1		Зразки документів Sample Documents
5.2		Перелік організацій з якими укладено контракт (договір)/угоду на виконання завдання як зазначено в пункті 145.А.75(б) Частини-145В List of contractors/tasked organisations as per EMAR 145.А.75(б)
5.3		Перелік місць проведення лінійного ТО як зазначено в пункті 145.А.75(д) Частини-145В List of line maintenance locations as per EMAR 145.А.75(д)
5.4		Перелік організацій з якими укладено контракт (договір)/угоду на виконання завдання як зазначено в підпункті 145.А.70(а)(16) Частини-145В List of contracted/tasked organisations as per EMAR 145.А.70(а)(16)
Посилання на МОЕ: MOE Reference:		Поправка до МОЕ MOE Amendment:
Персонал УРДДАУ з аудиту: NMAA audit staff:		Підпис(и) Signature(s):
Підрозділ УРДДАУ: NMAA office:		Дата заповнення Частини 3 Форми 6 ЕМАР (EMAR Form 6): Date of Form 6 Part 3 completion:

Форма 6 ЕМАР (EMAR Form 6) (EMAR 145 AMC & GM edition 1.2)

РЕКОМЕНДОВАНИЙ ЗВІТ СХВАЛЕННЯ ЗА ЧАСТИНОЮ-145В MILITARY PART-145 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT			ФОРМА 6 EMAR (EMAR FORM 6)		
Частина 4: Відповідність статусу недоліків Частині-145В					
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 EMAR 145 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 organisation for the necessary corrective action.					
Посилання на Частину 2 або 3 Part 2 or 3 ref.	Посилання на номер аудиту(ів). <i>Недоліки</i> Audit reference(s): <i>Findings</i>	Рівень Level	Коригувальні дії Corrective action		
			Планова дата усунення Date Due	Фактична дата усунення Date Closed	Посилання на лист Reference

РЕКОМЕНДОВАНИЙ ЗВІТ СХВАЛЕННЯ ЗА ЧАСТИНОЮ-145В MILITARY PART-145 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT	ФОРМА 6 EMAR (EMAR FORM 6)
Частина 5: Рекомендація щодо схвалення або підтримання, або зміни згідно з Частиною-145В* Part 5: EMAR 145 Approval or continued approval or change recommendation*	
<p>Найменування організації: Name of organisation:</p> <p>Номер схвалення: Approval reference</p> <p>Посилання на номер аудиту (ів): Audit reference(s):</p> <p>Для цієї організації згідно з Частиною-145В рекомендовано нижченаведений обсяг схвалення: The following EMAR 145 scope of approval is recommended for this organisation:</p> <p>Або рекомендовано, що обсяг схвалення згідно з Частиною-145В, на який вже є посилання у Формі 3 EMAR (EMAR Form 3).....підтримано. Or, it is recommended that the EMAR 145 scope of approval specified in EMAR Form 3 referenced..... be continued.</p> <p>Прізвище та ініціали інспектора УРДДАУ, що надає рекомендацію: Name of recommending NMAA surveyor:</p> <p>Підпис інспектора УРДДАУ, що надає рекомендацію: Signature of recommending NMAA surveyor:</p> <p>Підрозділ УРДДАУ: NMAA office:</p> <p>Дата рекомендації: Date of recommendation:</p> <p>Форму 6 EMAR (EMAR Form 6) переглянуто (перевірено): EMAR Form 6 review (quality check):</p> <p style="text-align: right;">Дата: Date:</p> <p style="text-align: right;">* видалити де застосовно * delete where applicable</p>	

**Форма 2 EMAR (EMAR Form 2) –
Заявка для схвалення за Частиною-145В**

EMAR Form 2 – Application for Military Part-145 Approval

Управління регулювання діяльності державної авіації України Authority for regulation activities of state aviation of Ukraine (NMAA)	Заявка для Application for схвалення за Частиною-145В Military Part-145 Approval	Первинне надання/Зміна Initial grant*/ Change*
<p>1. Найменування організації, що має намір отримати схвалення: Name of organisation seeking approval:</p> <p>2. Торгова марка (якщо відрізняється): Trading name (if different):</p> <p>3. Місцезнаходження (адреса(и)), що вимагає(ють) схвалення: Location(s) requiring approval:</p> <p>4. Телефон..... Факс..... E-mail..... Tel. Fax E-mail</p> <p>5. Обсяг схвалення, що має відношення до цієї заявки: дивись таблицю 1 додатка 2 до Частини-145В для можливостей у разі схвалення за Частиною-145В: Scope of approval relevant to this application: see EMAR 145 Appendix II table 1 for possibilities in the case of an EMAR 145 approval:</p>		

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 Управління регулювання діяльності державної авіації України, на яку має бути відправлено форму:

вулиця Григорія Андрущенка, 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

Форма 2 EMAR (EMAR Form 2) (EMAR 145 AMC & GM edition 1.2)

Підготовка за курсом “Безпека паливних баків”

Fuel Tank Safety training

Цей додаток містить загальні інструкції для забезпечення підготовки з проблем безпеки паливних баків (“Fuel Tank Safety (FTS)”).

А) Застосовність

Визначається компетентним органом (буде додано пізніше).

В) Задіяні організації

Задіяними організаціями є:

схвалені організації з ТОР, які беруть участь в ТОР ПС, зазначених у главі А) цього Додатка, та компоненти паливної системи, встановлені на таких ПС, якщо дані для ТОР перебувають під впливом CDCCL (якщо застосовно);

організації з управління підтриманням льотної придатності, що беруть участь в управлінні підтриманням льотної придатності ПС, зазначених у главі А) цього Додатка;

компетентний орган, який здійснює нагляд згідно з параграфом 145.В.30 Частини-145В за схваленими організаціями з ТОР, зазначеними у главі В) цього Додатка та згідно з параграфом М.В.704 Частини-МВ за організаціями з управління підтриманням льотної придатності, зазначеними у главі В) цього Додатка.

С) Особи задіяних організацій, що мають пройти підготовку

Фаза 1 (тільки):

група осіб, які репрезентують структуру управління організації з ТОР, керівник з якості та персонал, необхідний для контролю якості в схваленій організації з ТОР;

персонал компетентних органів, який здійснює нагляд згідно з параграфом 145.В.30 Частини-145В за схваленими організаціями з ТОР, зазначеними у главі В) цього Додатка та згідно з параграфом М.В.704 Частини-МВ за організаціями з управління підтриманням льотної придатності, зазначеними у главі В) цього Додатка.

Фаза 1 + Фаза 2 + Поточна підготовка:

персонал схвалені організації з ТОР, необхідний для планування, виконання, контролю, інспектування та засвідчення ТОР ПС та компонентів

паливної системи ПС, зазначених у главі А) цього Додатка;

персонал організації з управління підтриманням льотної придатності, що бере участь в управлінні підтриманням льотної придатності та перегляді льотної придатності ПС, зазначених у главі А) цього Додатка.

D) Загальні рекомендації до курсів підготовки

Фаза 1 – Обізнаність

Підготовку має бути здійснено перед тим, як особа розпочне працювати без нагляду, але не пізніше ніж за 6 місяців після приєднання до схваленої організації З ТОР.

Тип: Має бути ознайомлювальний курс з головними елементами предмета. Це, можливо, матиме форму навчального бюлетеня, або самостійної підготовки, або інформаційної сесії. Підпис викладача необхідний для підтвердження того, що особа пройшла підготовку.

Рівень: Це має бути курс на рівні ознайомлення з головними елементами предмета.

Мета: Слухач має, після завершення підготовки:

1. Бути ознайомленим з основними елементами питань безпеки паливних баків.

2. Бути спроможним зробити простий опис історії питання та елементів, які вимагають розгляду проблем безпеки, використовуючи звичайні слова і надаючи приклади невідповідностей.

3. Бути спроможним використовувати типові терміни.

Зміст: Курс має включати:

короткі пояснення та демонстрацію прикладів авіаційних подій або інцидентів, пов'язаних з безпекою паливних баків;

опис поняття безпеки паливних баків (та CDCCL якщо застосовно);

деякі приклади документів виробників, що демонструють елементи CDCCL (якщо застосовно);

типові приклади дефектів, пов'язаних з безпекою паливних баків;

деякі приклади даних для ремонту утримувачів сертифіката типу (військового)/додаткового сертифіката типу (військового);

деякі приклади інструкцій з ТОР для інспектування.

Фаза 2 – Поглиблена підготовка

Тип: Має бути більш глибокий внутрішній або зовнішній курс. Він не має набувати форми навчального бюлетеня, або іншого виду самостійного навчання. Наприкінці має бути проведений екзамен у вигляді тестів з багатьма варіантами відповіді, та прохідний бал екзамену має бути 75%.

Рівень: Це має бути докладний курс з теоретичними та практичними елементами дисципліни.

Підготовка може проводитись або:

у відповідних приміщеннях, що містять екземпляри компонентів, систем та частин, які зазнали вплив проблем з безпекою паливних баків.

Рекомендовано використовувати фільми, малюнки та практичні

приклади проблем з безпекою паливних баків; або

шляхом дистанційного курсу (електронного навчання або підготовка за комп'ютерною програмою), включаючи відеоматеріали, якщо ці матеріали відповідають цілям і змісту, викладені нижче.

Електронне навчання або підготовка за комп'ютерною програмою має відповідати нижченаведеним критеріям:

безперервний процес оцінювання має гарантувати ефективність підготовки та її доцільність;

на проміжних етапах підготовки мають бути запропоновані деякі питання для гарантування того, що слухач авторизований до переходу до наступного етапу;

має бути записано інформацію про зміст і результати екзаменів;

має бути доступ до інструктора, безпосередній або дистанційний, у разі необхідності надання допомоги.

Прийнятна тривалість Фази 2 складає 8 годин.

Коли курс проводиться в аудиторії (навчальному класі), інструктор має бути добре обізнаний з інформацією щодо цілей та керівних принципів. Для такого ознайомлення інструктор має бути присутнім особисто на подібному курсі, який проводиться в аудиторії, та прочитати додатково деякі лекції за пов'язаними темами.

Цілі:

Слухач має після завершення підготовки:

мати знання щодо історії подій, пов'язаних з проблемами безпеки паливних баків, а також теоретичних та практичних елементів дисципліни, мати загальне уявлення про всі відповідні вимоги та/або правила як визначено компетентним органом, бути спроможним надати докладний опис концепції повідомлень про обмеження льотної придатності (ALI), що стосуються системи паливних баків (включаючи CDCCL якщо застосовно), та використовуючи теоретичну базу та конкретні приклади;

бути спроможним комбінувати та застосовувати окремі елементи знань в логічній та вичерпній формі;

мати знання про те, як вищевказані елементи впливають на ПС;

бути спроможним визначити компоненти або частини, або ПС, що пов'язані з питанням безпеки паливних баків, за документацією виробника;

бути спроможним спланувати дії або застосувати сервісний бюлетень, директиву льотної придатності або розпорядчий документ (вказівку, технічне розпорядження) уповноваженого органу з льотної придатності.

Зміст: Дотримання керівних принципів, що наведені в главі E) цього Додатка.

Поточна підготовка

Схвалена організація з TOP/організація з управління підтриманням льотної придатності має гарантувати, що поточну підготовку необхідно проводити кожні два роки. План програми підготовки, на який є посилання у розділі 3.4 МОЕ або 0.3(e) керівництва з управління підтриманням льотної

придатності має включати додаткову програму для цієї поточної підготовки.

Поточну підготовку може бути об'єднано з підготовкою в аудиторії або дистанційно за Фазою 2.

Поточну підготовку має бути оновлено в разі видання нових інструкцій, що пов'язані з матеріалом, інструментом, документацією виробника або директивами компетентного органу.

Е) Керівні принципи для підготовки змісту курсів за Фазою 2

Нижченаведені керівні принципи мають бути прийняті до уваги під час відпрацювання програми підготовки Фази 2:

а) розуміння походження і поняття безпеки паливних баків;

б) яким чином механіки можуть усвідомити, розглумачити та опрацювати вдосконалення інструкції для підтримання льотної придатності, розробленої або яка буде розроблятися стосовно проведення ТОР систем паливних баків;

с) усвідомлення будь-яких ризиків, особливо під час роботи з паливною системою, та коли встановлено систему зниження займистості ("Flammability Reduction System (FRS)"), що використовує азот.

Вищезазначені пункти а), б) та с) цієї глави мають бути введені до програми підготовки під час розгляду нижченаведених питань:

i) Теоретичне обґрунтування ризику, пов'язаного з безпекою паливних баків: вибухи сумішей палива і повітря, поведінка цих сумішей в авіаційному навколишньому середовищі, вплив температури та тиску, енергія, що необхідна для займання тощо, "трикутник запалювання". Пояснити 2 концепції запобігання вибухам:

(1) запобігання джерелу займання та

(2) зниження займистості.

ii) Авіаційні події, пов'язані з системою паливних баків, дослідження авіаційних подій та висновки за їх результатами.

iii) Ініціативи та цілі програми запобігання займанню, визначення небезпечних умов та їх усунення, систематичне удосконалення ТОР паливних баків.

iv) Коротке пояснення понять, що використовуються: результати Спеціальних Федеральних Авіаційних Правил 88 ("Special Federal Aviation Regulation 88 (SFAR 88)") Федеральної Авіаційної Адміністрації США ("Federal Aviation Administration (FAA)"), Тимчасового керівного листа Спільних Авіаційних Органів 47 ("Joint Aviation Authorities Temporary Guidance Leaflet 47(JAA TGL 47)") та Лист про тимчасову політику Спільних Авіаційних Органів 25/12 ("Joint Aviation Authorities Interim Policy Letter 25/12 (JAA INT/POL 25/12)") та будь-які інші унікальні ініціативи компетентного органу: модифікації, питання обмеження льотної придатності та CDCCL (якщо застосовно).

v) Джерела доречної інформації, а також, яким чином слід використовувати та інтерпретувати цю інформацію в інструкціях для

підтримання льотної придатності (керівництва з ТОР ПС, керівництва з ТОР компонентів, сервісні бюлетені...).

vi) Безпека паливних баків під час проведення ТОР: процедури входу в паливний бак та виходу з нього, чисте середовище в робочій зоні, що мається на увазі під контролем конфігурації, відокремлення дротів, що з'єднують компоненти тощо.

vii) Системи зниження займистості, якщо встановлені: причина їх застосування, їх ефекти, ризики системи зниження займистості, що використовує азот, для ТОР, безпечні запобіжні засоби під час проведення ТОР/робіт із системою зниження займистості.

viii) Ведення записів заходів з ТОР, засоби реєстрації та результати інспектувань.

Підготовка може включати достатню кількість прикладів дефектів та відповідних ремонтів, проведення яких вимагають дані для ТОР утримувачів сертифіката типу (військового)/додаткового сертифіката типу (військового).

F) Схвалення підготовки

Для схвалених організацій з ТОР/організацій з управління підтриманням льотної придатності, схвалення програми первинної та поточної підготовки, а також змісту екзаменаційної перевірки може бути забезпечено шляхом внесенням зміни до МОЕ/керівництва з управління підтриманням льотної придатності.

**Структура та зміст
Керівництва організації з технічного обслуговування та ремонту**

Maintenance Organisation Exposition structure and content

Додаток до Методичних рекомендацій державної авіації щодо розробки Керівництва організації з технічного обслуговування та ремонту відповідно до Правил схвалення організацій з технічного обслуговування та ремонту авіаційної техніки державної авіації (Частина-145В) (МРДА-09/18), затверджених наказом начальника Управління регулювання діяльності державної авіації України від 20.06.2018 № 20 (зі змінами), містить формат прийнятного МОЕ відповідно до Частини-145В.

Форма 44 (Form 44) – Технічний звіт про подію

Form 44 – Technical Occurrence Report



Управління регулювання діяльності державної авіації України
Authority for regulation activities of state aviation of Ukraine

ТЕХНІЧНИЙ ЗВІТ ПРО ПОДІЮ TECHNICAL OCCURRENCE REPORT

Надіслати на електронну адресу: urddau_mou@mil.gov.ua

Send form by e-mail to urddau_mou@mil.gov.ua

1. БАЗОВА ІНФОРМАЦІЯ REFERENCE INFORMATION

1.1 Найменування організації, що звітує: Reporting Organisation Name: Країна (місце розташування): Country (Site): Номер схвалення: Approval Ref.:	1.2 Дата виявлення недоліку: Date of the finding (d/m/y):	1.3 Внутрішній реєстраційний номер: Internal Ref. No.
1.4 Прізвище, ініціали особи, що подає: Name of submitter: Підпис: Signature	1.5 Номер телефону: Telephone No.	1.6 Електронна адреса: E-mail address:

2. ТИП ЗВІТУ REPORT TYPE

<input type="checkbox"/> 2.1 Тільки первинне повідомлення про виявлений недолік (вимагається подальший звіт) Initial finding notification only (follow-up report required).	
<input type="checkbox"/> 2.2 Повідомлення про виявлений недолік з результатами дослідження Notification of finding with complete investigation results.	
<input type="checkbox"/> 2.3 Подальший звіт на попереднє повідомлення, вказати: Follow-up report on earlier notification, specify	Реєстраційний номер / Ref. No.: Дата / Date:

3. ЕТАП ВИЯВЛЕННЯ ТА ПОВІДОМЛЕННЯ DETECTION PHASE AND NOTIFICATION

3.1 Виявлення під час етапу ТОР Detection Phase Maintenance <input type="checkbox"/> Планового Scheduled <input type="checkbox"/> Позапланового Non-Scheduled	3.2 Виявлення під час етапу польоту Detection Phase Operations <input type="checkbox"/> Руління Taxi <input type="checkbox"/> Зліт Take-off <input type="checkbox"/> Набір висоти Climb <input type="checkbox"/> На маршруті En-Route <input type="checkbox"/> Зниження Descent <input type="checkbox"/> Захід на посадку Approach <input type="checkbox"/> Приземлення Landing <input type="checkbox"/> Висіння Hovering <input type="checkbox"/> Наземне маневрування Ground Handling <input type="checkbox"/> Невідомо Unknown <input type="checkbox"/> Інше, вказати Other, specify:	
3.3 Сторони, що інформуються Parties informed <input type="checkbox"/> Країна реєстрації State of Registry	<input type="checkbox"/> Утримувач сертифікату типу/схвалення Type Certificate/Approval Holder <input type="checkbox"/> Експлуатуюча організація/Організація з управління підтриманням льотної придатності (ОУП.П) Operating Organisation/CAMO	<input type="checkbox"/> Власник Owner <input type="checkbox"/> Уповноважений орган з льотної придатності MAWA

4. ІНФОРМАЦІЯ ПРО ПС AIRCRAFT INFORMATION

4.1 Виробник ПС та тип/модель Aircraft Manufacturer and Type/Model	4.2 Серійний номер ПС Aircraft Serial Number
4.3 Експлуатуюча організація (Власник) Operating Organisation (Owner)	4.4 Реєстрація ПС Aircraft Registration
4.5 Відомості з експлуатації ПС Aircraft Usage Details	Загальний наліт (години) Aircraft total time (h)
З початку експлуатації Since new	Загальна кількість циклів (посадок) Aircraft total cycles
Після останнього ремонту Since overhaul	
Після виконання останніх регламентних робіт (форм ТО) Since inspection or defect found	

5. ВІДОМОСТІ ПРО КОМПОНЕНТ DEFECTIVE COMPONENT

5.1 Виробник та адреса Manufacturer and Address	5.2 Найменування компонента за ілюстрованим каталогом IPC (Illustrated Part Catalogue) Name	5.3 Тип Type No.
5.4 Номер за кресленням Part number	5.5 Серійний номер Serial number	5.6 Пункт глави стандарту S1000D Chapter
5.8 Загальний наліт Time since new (h)	5.9 Загальна кількість циклів Cycles since new	5.7 Номер технічного стандарту (M)(E)TSO No.
5.11 Наліт після останнього ремонту Time since overhaul (h)	5.12 Кількість циклів після останнього ремонту Cycles since overhaul	5.10 Дата виготовлення Date of manufacture
5.14 Наліт після останніх регламентних робіт Time since repair/inspection (h)	5.15 Кількість циклів після останніх регламентних робіт Cycles since repair/inspection	5.13 Дата ремонту Date of overhaul
		5.16 Дата регламентних робіт Date of repair/inspection

6. ПРИЧИНА ДЕФЕКТУ/СТАН ДЕФЕКТНОЇ ЧАСТИНИ (якщо застосовно, можливе позначення декількох позицій) CAUSE OF DEFECT/DEFECTIVE PART CONDITION (if applicable, multiple entry possible)

<input type="checkbox"/> Конструкція Design	<input type="checkbox"/> Виробництво Production	<input type="checkbox"/> Невідповідне ТОР Inadequate maintenance	<input type="checkbox"/> Експлуатація Operational
<input type="checkbox"/> Втома Fatigue	<input type="checkbox"/> Корозія Corrosion	<input type="checkbox"/> Несхвалені деталі Unapproved parts	<input type="checkbox"/> Людський фактор Human factor
<input type="checkbox"/> Інше, вказати: Other, specify:	<input type="checkbox"/> Стан компонента, вказати: Part condition, specify:		

7. СИСТЕМА КОНТРОЛЮ SYSTEM MONITORING

Для будь-якої події, пов'язаної із системою або компонентом, що контролюється, або під захистом системи попередження та/або системи захисту, зазначте чи правильно функціонувала(и) така(і) система(и): For any occurrence involving a system or component, which is monitored or protected by a warning and/or protection system, state whether such system(s) functioned properly:
<input type="checkbox"/> Так <input type="checkbox"/> Ні <input type="checkbox"/> Не застосовується Yes No Not applicable

8. ДЕТАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ DETAILS

Опис події (результати дослідження події):
Description of Occurrence (Results of occurrence investigation):

9. ДОДАТКИ ATTACHMENTS

<input type="checkbox"/> Схема(и): Sketch(es):	<input type="checkbox"/> Звіт(и): Report(s):	<input type="checkbox"/> Фотопластина Nameplate photo <input type="checkbox"/> Фотографія(ї), вказати: Photo(s), specify:	<input type="checkbox"/> Інше, вказати: Other, specify:
--	--	--	---

Форма 44 (Form 44)