

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ Державної авіаційної
служби України
від 18.01.2012 № 40

**МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ
ЩОДО ВИДАЧІ СВІДОЦТВ ПЕРСОНАЛУ З ТЕХНІЧНОГО
ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН PART-66**

I. Загальні положення

1.1. Ці Методичні рекомендації щодо видачі свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден Part-66 (далі – Методичні рекомендації), поширюються і є обов'язковими для співробітників уповноваженого органу з питань цивільної авіації, які беруть участь у видачі свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден Part-66 (далі – свідоцтво Part-66), а також рекомендуються для використання заінтересованим підприємствам, установам, організаціям, фізичним та юридичним особам, діяльність яких пов'язана з підтриманням льотної придатності авіаційної техніки.

1.2. Ці Методичні рекомендації приймаються на підставі положень Повітряного кодексу України, Закону України «Про Загальнодержавну

програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу», Правил видачі свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден (Part-66), затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 27.07.2011 № 238, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 18.08.2011 за № 987/19725 (далі – Правила Part-66) та відповідають стандартам та рекомендованій практиці Європейського Агентства з безпеки авіації (EASA).

1.3. У цих Методичних рекомендаціях терміни вживаються в значеннях, що наведені у Правилах Part-66.

1.4. Прийнятні методи встановлення відповідності (AMC) та керівний матеріал (GM), що наведені в додатках 1 та 2 до цих Методичних рекомендацій, встановлюють умови та забезпечують виконання технічних вимог та процедур для компетентних органів, які зазначені у Правилах Part-66.

1.5. Згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 27.07.2011 № 238, що зареєстрований у Міністерстві юстиції України 18.08.2011 за № 987/19725, Правила Part-66 є обов'язковими до застосування:

1.5.1. Для персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, що використовуються в комерційному повітряному транспорті, з максимальною злітною масою понад 5700 кг – з 01.01.2012.

1.5.2. Для персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, що використовуються в комерційному повітряному транспорті, з максимальною злітною масою 5700 кг або менше – з 01.01.2014.

1.5.3. Для персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, що не використовуються в комерційному повітряному транспорті, з максимальною злітною масою 5700 кг або менше – з 01.01.2016.

II. Видача свідоцтва Part-66

2.1. Подача заяви про видачу свідоцтва Part-66

2.1.1. Заява про видачу свідоцтва Part-66 подається за Формою 19 EASA.

Перед подачею заяви рекомендується докладно ознайомитися з Правилами Part-66.

Рекомендується подавати заяву тільки після переконання щодо повного виконання вимог Правил Part-66.

2.1.2. Заяву належить подавати особисто або листом до уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

До заяви належить долучити оригінали або копії, що завірені нотаріально або керівником з якості організації з технічного обслуговування, що схвалена згідно з Part-145 (далі – організація Part-145), в якій працює заявник, всіх документів, що підтверджують наявні знання і досвід, що вимагаються для видачі заявленої категорії свідоцтва: сертифікати, дипломи, документи, що підтверджують практичний досвід, сертифікати про здачу екзаменів з модулів та ін., а також копії навчальних програм у випадку бажання зарахування екзаменів.

Крім того, разом із заявою належить надати копію документа про сплату відповідного державного збору.

2.1.3. Після надходження заяви та долучених документів проводиться перевірка їх комплектності, тобто чи були надані всі необхідні документи, сплачені державні збори і т. д.

Максимальний час розгляду заяви з комплектом необхідних документів (від дня подачі заяви до видачі свідоцтва) становить 30 календарних днів.

2.1.4. У випадку наявності формальних невідповідностей вимогам Правил Part-66, заявник інформується про це листом, в якому також зазначається обґрунтування. Час, що витрачено заявником на усунення невідповідностей, спричиняє пропорційне подовження загального терміну розгляду заяви. У разі неусунення заявником формальних невідповідностей впродовж 7 днів після отримання листа, заява відхиляється та разом з комплектом документів відсилається заявникові, а повторний розгляд буде можливий після подачі нової заяви.

2.1.5. Всі заяви про видачу свідоцтва Part-66 розглядаються в послідовності отримання.

2.2. Аналіз виконання вимог до базових знань

2.2.1. В залежності від заявленої категорії свідоцтва Part-66 уповноважений орган з питань цивільної авіації згідно з додатком 1 до Правил Part-66 встановлює перелік необхідних модулів базових знань.

2.2.2. На першому етапі аналізу виконання вимог до базових теоретичних знань уповноважений орган з питань цивільної авіації перевіряє чи представив заявник документ про закінчення схваленого базового курсу підготовки в організації з підготовки до технічного обслуговування, схвалений згідно з Part-147 (далі – організація Part-147), в обсязі та на рівні, відповідному для заявленої категорії свідоцтва Part-66.

Альтернативним шляхом є залучення документів про складання екзаменів з окремих модулів, що видані організацією Part-147 або уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

У випадку коли заявник представив документ про проходження повного базового курсу підготовки завершеного екзаменами в організації Part-147 або про складання екзаменів екстерном, уповноважений орган з питань цивільної

авіації після перевірки достовірності наданих документів визнає всі необхідні модулі.

2.2.3. На другому етапі аналізу виконання вимог до базових знань, якщо заявник не надав документів щодо виконання вимог до базових теоретичних знань, що видані організацією Part-147 або уповноваженим органом з питань цивільної авіації, уповноважений орган з питань цивільної авіації може виконати процедуру зарахування екзаменів, використовуючи надані документи про освіту і схвалений Звіт про зарахування екзаменів.

2.2.4. Якщо у відношенні до необхідних модулів базових знань для даної категорії свідоцтва Part-66 не зараховано або не визнано будь-який з модулів, процес видачі свідоцтва Part-66 припиняється і заявнику відмовляється у видачі свідоцтва. Причини відмови повідомляються заявнику.

2.2.5. Якщо зараховано або визнано всі модулі базових знань, уповноважений орган з питань цивільної авіації переходить до етапу аналізу виконання вимог до досвіду технічного обслуговування.

2.3. Зарахування екзаменів

2.3.1. Згідно зі статтями 66.A.25(b), а також 66.V.400 і 66.V.405 Правил Part-66 існує можливість зарахування в індивідуальному порядку базових теоретичних знань, що одержані заявником у минулому, замість складання екзаменів з модулів, зазначених в додатку 1 до Правил Part-66. Зарахування екзаменів відбувається на підставі схваленого уповноваженим органом з питань цивільної авіації Звіту про зарахування екзаменів.

2.3.2. Звіт про зарахування екзаменів є результатом порівняльного аналізу навчальних програм вищих та середніх технічних навчальних закладів,

зокрема авіаційних, з числа випускників яких складається переважна більшість заявників на видачу свідоцтва Part-66. Звіт відображає обсяг та рівень знань, що отримані в даному навчальному закладі по відношенню до обсягу та рівня знань, що вимагаються для даної категорії свідоцтва Part-66 додатком 1 до Правил Part-66.

2.3.3. Звіт про зарахування екзаменів схвалюється керівником уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

2.4. Аналіз виконання вимог до досвіду

2.4.1. Після позитивного завершення етапу аналізу виконання вимог до базових теоретичних знань, уповноважений орган з питань цивільної авіації переходить до аналізу виконання вимог до досвіду технічного обслуговування.

2.4.2. Заявник на видачу свідоцтва Part-66 згідно із статтею 66.A.30 Правил Part-66 повинен довести отримання відповідного практичного досвіду технічного обслуговування повітряних суден, що перебувають в експлуатації.

2.4.3. Термін необхідного досвіду становить: 12; 24; 36 або 60 місяців в залежності від заявленої категорії та підкатегорії свідоцтва Part-66, а також способу отримання базових теоретичних знань.

2.4.4. Уповноважений орган з питань цивільної авіації за визнану технічну підготовку вважає навчання у середніх або вищих технічних навчальних закладах за механічним, електричним, електронним профілем і т.п., що вказані індивідуально або групою у Звіті про зарахування екзаменів.

2.4.5. Основним документом, що служить для оцінювання досвіду технічного обслуговування, є відповідним чином заповнена Форма 19Д ДАСУ

«Підтвердження практичного досвіду технічного обслуговування повітряних суден», що наведена у додатку 4 до цих Методичних рекомендацій.

2.4.6. Форму 19Д ДАСУ може власноручно заповнити заявник, але підтвердити внесені дані може лише керівник з якості або відповідальний керівник організації Part-145. У графі «Тип повітряного судна» Форми 19Д ДАСУ належить максимально докладно зазначити назву типу повітряного судна, а також типу двигуна. Описання виконаних робіт має бути максимально докладним. Якщо у взятому до розгляду проміжку часу заявник працював у декількох організаціях, рекомендується щоб кожна з них надала окреме підтвердження досвіду технічного обслуговування – на окремих сторінках. У Формі 19Д ДАСУ належить чітко зазначити кількість місяців, а також період набуття досвіду технічного обслуговування повітряних суден.

2.4.7. Якщо підтвержене число місяців досвіду менше від того, що вимагається Правилами Part-66, процес видачі свідоцтва Part-66 припиняється і заявнику відмовляється у видачі свідоцтва. Причини відмови повідомляються заявнику.

2.4.8. У випадку коли заявник виконав вимоги стосовно теоретичних знань та досвіду і не заявляється на включення типу повітряного судна до свідоцтва Part-66, уповноважений орган з питань цивільної авіації видає свідоцтво Part-66 без рейтингів типу повітряного судна.

Таке свідоцтво Part-66 не дає прав організації Part-145 на видачу його власникові повноваження до засвідчення технічного обслуговування.

2.4.9. Якщо натомість заявник виконав основні вимоги для видачі свідоцтва Part-66 та паралельно подає заяву на включення типу повітряного судна, уповноважений орган з питань цивільної авіації переходить до етапу аналізу виконання вимог стосовно включення типу повітряного судна до

вищевказаного свідоцтва.

2.5. Видача свідоцтва Part-66

2.5.1. Після позитивного розгляду заяви уповноважений орган з питань цивільної авіації виготовляє свідоцтво Part-66.

2.5.2. Свідоцтво Part-66 заявник отримує особисто, після пред'явлення паспорта. Заявник підписує свідоцтво Part-66 та розписується за його отримання у відповідному журналі.

III. Внесення змін до свідоцтва Part-66 для включення додаткової основної категорії або підкатегорії

3.1. Подача заяви про внесення змін до свідоцтва Part-66 для включення додаткової основної категорії або підкатегорії

3.1.1. Заява про внесення змін до свідоцтва Part-66 для включення додаткової основної категорії або підкатегорії подається за Формою 19 EASA.

Перед подачею заяви рекомендується докладно ознайомитися з Правилами Part-66.

Рекомендується подавати заяву тільки після переконання щодо повного виконання вимог Правил Part-66.

3.1.2. Заяву належить подавати особисто або листом до уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

До заяви належить долучити копію діючого свідоцтва Part-66, а також оригінали або копії, що завірені нотаріально або керівником з якості організації Part-145, в якій працює заявник, всіх документів, що підтверджують доповнення базових знань та одержання мінімального практичного досвіду технічного

обслуговування, що відповідає заявленій категорії або підкатегорії.

Крім того, разом із заявою належить надати копію документа про сплату відповідного державного збору.

3.1.3. Після надходження заяви та долучених документів проводиться перевірка їх комплектності, тобто чи були надані всі необхідні документи, сплачені державні збори і т. д.

Максимальний час розгляду заяви з комплектом необхідних документів (від дня подачі заяви до видачі свідоцтва) становить 30 календарних днів.

3.1.4. У випадку наявності формальних невідповідностей вимогам Правил Part-66, заявник інформується про це листом, в якому також зазначається обґрунтування. Час, що витрачено заявником на усунення невідповідностей, спричиняє пропорційне подовження загального терміну розгляду заяви. У разі неусунення заявником формальних невідповідностей впродовж 7 днів після отримання листа, заява відхиляється та разом з комплектом документів відсилається заявникові, а повторний розгляд буде можливий після подачі нової заяви.

3.1.5. Всі заяви про внесення змін до свідоцтва Part-66 для включення додаткової основної категорії або підкатегорії свідоцтва розглядаються в послідовності отримання.

3.2. Аналіз виконання вимог до базових знань та досвіду

3.2.1. Після остаточної перевірки того, що заява та додані до неї документи повні та грамотно заповнені, уповноважений орган з питань цивільної авіації приступає до детального аналізу поданої заяви та доданих документів.

3.2.2. Крім аналізу виконання вимог для включення додаткової основної

категорії або підкатегорії до свідоцтва Part-66, уповноважений орган з питань цивільної авіації перевіряє, чи не є дане свідоцтво Part-66 раніше конвертованим свідоцтвом з обмеженнями.

3.2.3. У випадку коли свідоцтво Part-66 є конвертованим свідоцтвом з обмеженнями, заявник інформується про необхідність усунення обмежень, що внесені після конвертації.

3.2.4. Якщо подане для внесення змін свідоцтво Part-66 не містить обмежень, а із доданих документів слідує, що були виконані всі вимоги щодо доповнення базових знань, а також заявник отримав необхідний досвід технічного обслуговування у відповідній для заявленої категорії свідоцтва Part-66 сфері технічного обслуговування, уповноважений орган з питань цивільної авіації виготовляє свідоцтво Part-66 зі змінами.

3.2.5. Якщо із доданих документів слідує, що:

не були усунуті обмеження, що встановлені при конвертації; або

не були виконані вимоги щодо доповнення базових знань; або

заявник не отримав необхідний досвід технічного обслуговування у відповідній для заявленої категорії свідоцтва Part-66 сфері технічного обслуговування;

процес внесення змін до свідоцтва Part-66 припиняється і заявнику відмовляється у внесенні змін до вищевказаного свідоцтва. Причини відмови повідомляються заявнику.

3.3. Видача зміненого свідоцтва Part-66 після включення додаткової основної категорії або підкатегорії

3.3.1. Після позитивного розгляду заяви уповноважений орган з питань цивільної авіації виготовляє змінене свідоцтво Part-66 з включеною додатковою

основною категорією або підкатегорією.

3.3.2. У разі внесення змін до свідоцтва Part-66 для включення додаткової основної категорії або підкатегорії, в зміненому свідоцтві вказується фактична дата його видачі, а також новий термін дії, натомість зберігаються усі попередні дати отримання повноважень на типи повітряних суден. У кожному випадку, нова категорія/підкатегорія на сторінці свідоцтва Part-66 «Типи повітряних суден згідно з Part-66» у відношенні до даного типу вписується окремо, з новою датою отримання повноважень.

3.3.3. Свідоцтво Part-66 заявник отримує особисто, після пред'явлення паспорта і після повернення попереднього свідоцтва. Заявник підписує нове свідоцтво Part-66 та розписується за його отримання у відповідному журналі.

IV. Внесення змін до свідоцтва Part-66 для включення типу повітряного судна або групи

4.1. Подача заяви про внесення змін до свідоцтва Part-66 для включення типу повітряного судна або групи

4.1.1. Заява про внесення змін до свідоцтва Part-66 для включення типу повітряного судна або групи подається за Формою 19 EASA.

Перед подачею заяви рекомендується докладно ознайомитися з Правилами Part-66.

Рекомендується подавати заяву тільки після переконання щодо повного виконання вимог Правил Part-66.

4.1.2. Заяву належить подавати особисто або листом до уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

До заяви належить долучити копію діючого свідоцтва Part-66, а також

оригінали або копії, що завірені нотаріально або керівником з якості організації Part-145, в якій працює заявник, всіх документів, що підтверджують завершення курсу підготовки і/або складання екзамену на тип повітряного судна в організації Part-147 або в уповноваженому органі з питань цивільної авіації або в організації, що проводить схвалений курс підготовки на тип повітряного судна.

Крім того, разом із заявою належить представити копію документа про сплату відповідного державного збору.

4.1.3. Після надходження заяви та долучених документів проводиться перевірка їх комплектності, тобто чи були надані всі необхідні документи, сплачені державні збори і т. д.

Максимальний час розгляду заяви з комплектом необхідних документів (від дня подачі заяви до видачі свідоцтва) становить 30 календарних днів.

4.1.4. У випадку наявності формальних невідповідностей вимогам Правил Part-66, заявник інформується про це листом, в якому також зазначається обґрунтування. Час, що витрачено заявником на усунення невідповідностей, спричиняє пропорційне подовження загального терміну розгляду заяви. У разі неусунення заявником формальних невідповідностей впродовж 7 днів після отримання листа, заява відхиляється та разом з комплектом документів відсилається заявникові, а повторний розгляд буде можливий після подачі нової заяви.

4.1.5. Всі заяви про внесення змін до свідоцтва Part-66 для включення типу повітряного судна або групи розглядаються в послідовності отримання.

4.2. Аналіз виконання вимог до знань та досвіду

4.2.1. Після остаточної перевірки, що заява та додані до неї документи повні та грамотно заповнені, уповноважений орган з питань цивільної авіації приступає

до детального аналізу поданої заяви та доданих документів.

4.2.2. Крім аналізу виконання вимог для включення типу повітряного судна або групи до свідоцтва Part-66, уповноважений орган з питань цивільної авіації перевіряє, чи не є свідоцтво Part-66 раніше конвертованим свідоцтвом з обмеженнями.

4.2.3. У випадку коли заявлений тип повітряного судна вимагає зміни категорії свідоцтва Part-66, заявник має насамперед виконати дії з метою усунення обмежень, що внесені після конвертації.

4.2.4. Якщо подане для внесення змін свідоцтво Part-66 не містить обмежень, а із доданих документів слідує, що були виконані всі вимоги щодо теоретичної та практичної підготовки на тип повітряного судна уповноважений орган з питань цивільної авіації виготовляє свідоцтво Part-66.

4.2.5. Якщо із залучених документів слідує, що вимоги щодо теоретичної та практичної підготовки на тип повітряного судна не були виконані, процес внесення змін до свідоцтва Part-66 припиняється і заявнику відмовляється у включенні типу повітряного судна або групи до свідоцтва Part-66. Причини відмови повідомляються заявнику.

4.3. Видача зміненого свідоцтва Part-66 після включення типу повітряного судна або групи

4.3.1. Після позитивного розгляду заяви уповноважений орган з питань цивільної авіації виготовляє змінене свідоцтво Part-66 з включеним типом повітряного судна або групи.

4.3.2. У разі внесення змін до свідоцтва Part-66 для включення типу

повітряного судна або групи, в зміненому свідоцтві вказується фактична дата його видачі, а також новий термін дії, натомість зберігаються усі попередні дати отримання прав на типи повітряних суден. У кожному випадку, новий тип повітряного судна на сторінці свідоцтва Part-66 «Типи повітряних суден згідно з Part-66» вписується з новою датою отримання прав.

4.3.3. Свідоцтво Part-66 заявник отримує особисто, після пред'явлення паспорта і після повернення попереднього свідоцтва. Заявник підписує свідоцтво Part-66 та розписується за його отримання у відповідному журналі.

V. Продовження терміну дії свідоцтва Part-66

5.1. Продовження терміну дії свідоцтва Part-66

5.1.1. Заява про продовження терміну дії свідоцтва Part-66 подається за Формою 19 EASA.

5.1.2. Заява про продовження терміну дії свідоцтва Part-66 рекомендується подавати до уповноваженого органу з питань цивільної авіації за 60 днів до закінчення терміну його дії.

5.1.3. Заяву належить подавати особисто або листом до уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

До заяви належить долучити копію діючого свідоцтва Part-66.

Крім того, разом із заявою належить надати копію документа про сплату відповідного державного збору.

5.2. Аналіз наданих документів

5.2.1. Після надходження заяви з копією діючого свідоцтва Part-66

уповноважений орган з питань цивільної авіації порівнює представлену копію діючого свідоцтва Part-66 з архівними документами, що зібрані в особовій справі заявника, та перевіряє відсутність будь-яких заходів стосовно анулювання, призупинення дії свідоцтва Part-66 або обмеження наданих ним прав.

5.2.2. Якщо дані в архівних документах уповноваженого органу з питань цивільної авіації відрізняються від даних у свідоцтві Part-66, наданому його власником:

1) уповноважений орган з питань цивільної авіації розслідує причини таких розбіжностей і має право не продовжувати термін дії свідоцтва Part-66;

2) уповноважений орган з питань цивільної авіації повідомляє власника свідоцтва Part-66 і всі відомі організації Part-145 та Part-M, на які може безпосередньо вплинути такий факт;

3) уповноважений орган з питань цивільної авіації за потреби вживає заходів згідно із статтею 66.B.500 Правил Part-66 щодо анулювання, призупинення дії або внесення змін до свідоцтва Part-66, дані у якому не відповідають даним в архівних документах власника.

5.2.3. Якщо дані в архівних документах власника і надана копія свідоцтва Part-66 однакові та заходи згідно із статтею 66.B.500 Правил Part-66 не виконуються, термін дії свідоцтва Part-66 продовжуються на п'ять років і до архівної справи вносяться відповідні зміни.

5.3. Видача продовженого свідоцтва Part-66

5.3.1. Після позитивного розгляду заяви про продовження терміну дії свідоцтва Part-66 уповноважений орган з питань цивільної авіації виготовляє свідоцтво Part-66 з новим терміном дії.

5.3.2. У випадку продовження терміну дії свідоцтва Part-66, у новому свідоцтві Part-66 вказується фактична дата його видачі, а також нова дата терміну дії. Натомість зберігаються усі попередні (первинні) дати отримання прав на типи повітряних суден.

5.3.3. Свідоцтво Part-66 заявник отримує особисто, після пред'явлення паспорта і після повернення попереднього свідоцтва Part-66. Заявник підписує свідоцтво Part-66 та розписується за його отримання у відповідному журналі.

5.4. Припинення чинності свідоцтва Part-66

5.4.1. У випадку коли власник свідоцтва Part-66 не звернувся з приводу продовження його терміну дії, свідоцтво Part-66 втрачає чинність після вказаної в ньому дати.

5.4.2. У такому випадку власник свідоцтва Part-66 має повернути його до уповноваженого органу з питань цивільної авіації впродовж 6 місяців від дати закінчення терміну дії. Неповорнення свідоцтва Part-66 до уповноваженого органу з питань цивільної авіації не впливає на втрату його чинності.

5.4.3. Після 6 місяців з дня закінчення терміну дії свідоцтво Part-66 вилучається з реєстру, що ведеться уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Номер свідоцтва Part-66, яке втратило чинність, не може бути ніколи використаний повторно.

5.4.4. Всі сертифікаційні повноваження (повноваження до засвідчення технічного обслуговування), що витікають з виданого свідоцтва Part-66, втрачають чинність в момент закінчення терміну його дії.

5.5. Відновлення чинності свідоцтва Part-66

5.5.1. Відновлення чинності свідоцтва Part-66 може мати місце у ситуації, коли його чинність була раніше призупинена або воно втратило чинність після закінчення п'яти років з дня видачі чи внесення змін або з дня останнього продовження терміну дії. При цьому період з дня втрати чинності або з дня призупинення дії свідоцтва Part-66 не більший ніж 6 місяців.

5.5.2. У випадку коли свідоцтво Part-66 було не чинним більше ніж 6 місяців, обов'язкова повна процедура видачі нового свідоцтва Part-66.

5.5.3. Заява про відновлення чинності свідоцтва Part-66 подається за Формою 19 EASA.

5.5.4. Заяву належить подавати особисто або листом до уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

Крім того, разом із заявою належить надати копію документа про сплату відповідного державного збору.

5.5.5. У випадку відновлення чинності свідоцтва Part-66, можливим є лише його видача з внесенням тих самих прав, які мав заявник в останньому виданому йому свідоцтві Part-66.

5.5.6. Основною умовою видачі свідоцтва Part-66 шляхом відновлення його чинності є наявність не менше ніж 6-ти місячного практичного досвіду технічного обслуговування повітряних суден, що перебувають в експлуатації, впродовж останнього року перед датою подачі заяви про відновлення чинності свідоцтва Part-66.

5.5.7. Після надходження заяви з копією свідоцтва Part-66 уповноважений

орган з питань цивільної авіації перевіряє дані в наданій копії свідоцтва Part-66 з даними в архівних документах, що зібрані в особовій справі заявника, термін дії, а також відсутність будь-яких заходів стосовно анулювання, призупинення дії або внесення змін до цього свідоцтва Part-66.

5.5.8. Якщо перевірка документів закінчується позитивно, свідоцтво Part-66 може бути поновлене на наступні п'ять років.

5.5.9. У разі перевищення періоду 6 місяців з дня закінчення терміну дії свідоцтва Part-66, його видача відбувається на загальних засадах.

VI. Анулювання, призупинення дії свідоцтва Part-66 або обмеження наданих ним прав

6.1. Випадки анулювання, призупинення дії свідоцтва Part-66 або обмеження наданих ним прав

6.1.1. Згідно із статтею 66.B.500 Правил Part-66 уповноважений орган з питань цивільної авіації анулює, призупиняє дію свідоцтва Part-66 або обмежує надані ним права, у разі виявлення випадку, який стосується безпеки авіації, або незаперечного встановлення факту, що особа здійснювала або була причетною до здійснення таких дій:

1) отримання свідоцтва Part-66 та/або сертифікаційних повноважень на підставі сфальсифікованих документів;

2) невиконання необхідного технічного обслуговування та неповідомлення про цей факт організації або особі, яка замовила таке технічне обслуговування;

3) невиконання необхідного технічного обслуговування за результатами власного огляду та неповідомлення про цей факт організації або особі, для якої мало проводитися таке технічне обслуговування;

- 4) недбале технічне обслуговування;
- 5) фальсифікація документації про технічне обслуговування;
- 6) свідомо видача сертифіката передачі до експлуатації, коли технічне обслуговування, зазначене в цьому сертифікаті, не було виконано або без перевірки виконання такого технічного обслуговування;
- 7) виконання технічного обслуговування або видача сертифіката передачі до експлуатації в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння;
- 8) видача сертифіката передачі до експлуатації з порушенням вимог Правил Part-66.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації також анулює свідоцтво Part-66 у випадку його неповернення до уповноваженого органу з питань цивільної авіації в разі призупинення його дії або для внесення обмежень.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації також призупиняє дію свідоцтва Part-66 на визначений час у випадку виконання процедури його анулювання.

6.2. Анулювання свідоцтва Part-66

6.2.1. У кожному випадку анулювання свідоцтва Part-66 уповноважений орган з питань цивільної авіації повідомляє його власникові про це щонайменше за 28 календарних днів перед очікуваною датою завершення процедури анулювання. Повідомлення надається у письмовій формі та повинно містити докладне обґрунтування рішення уповноваженого органу з питань цивільної авіації, а також інформацію про можливості відкликання цього рішення.

6.2.2. Після закінчення процедури анулювання, анульоване свідоцтво Part-66 вилучається з реєстру, що ведеться уповноваженим органом з питань цивільної авіації, а всі документи, що обґрунтовують його анулювання додаються до особової справи власника.

6.2.3. Анульоване свідоцтво Part-66, що знаходиться у власника, повертається до уповноваженого органу з питань цивільної авіації та додається до його особової справи.

Неповернення свідоцтва Part-66 не впливає на процедуру його анулювання.

Номер анульованого свідоцтва Part-66 ніколи не може бути використаний повторно.

6.3. Призупинення дії свідоцтва Part-66

6.3.1. У кожному випадку, перед початком процедури призупинення дії свідоцтва Part-66, уповноважений орган з питань цивільної авіації повідомляє його власникові про це щонайменше за 7 календарних днів до дати призупинення. Повідомлення надається власнику у письмовій формі та повинно містити докладне обґрунтування рішення уповноваженого органу з питань цивільної авіації, а також інформацію про можливості відкликання цього рішення.

6.3.2. Призупинене свідоцтво Part-66, що знаходиться у власника, на період призупинення повертається до уповноваженого органу з питань цивільної авіації в термін 7 календарних днів від дати отримання його власником повідомлення про призупинення дії та зберігається в його особовій справі.

Неповернення свідоцтва Part-66 спричиняє введення в дію процедури його анулювання.

6.4. Обмеження прав, наданих свідоцтвом Part-66

6.4.1. У кожному випадку, перед початком процедури обмеження прав, наданих свідоцтвом Part-66, уповноважений орган з питань цивільної авіації повідомляє його власникові про це щонайменше за 7 календарних днів перед датою обмеження. Повідомлення надається власнику у письмовій формі та повинно містити докладне обґрунтування рішення уповноваженого органу з питань

цивільної авіації, а також інформацію про можливість відкликання цього рішення.

6.4.2. Свідоцтво Part-66, що знаходиться у власника, повертається до уповноваженого органу з питань цивільної авіації для внесення обмежень в термін 7 календарних днів від дати отримання його власником повідомлення про обмеження прав, наданих свідоцтвом Part-66.

Неповернення свідоцтва Part-66 спричиняє введення в дію процедури анулювання свідоцтва Part-66.

VII. Конвертація національних кваліфікацій

7.1. Загальні положення

7.1.1. Згідно із статтею 66.A.70 Правил Part-66 уповноважений орган з питань цивільної авіації виконує конвертацію свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, що видані згідно з вимогами Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 07.12.98 № 486, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 29.12.98 за № 833/3273 на свідоцтва Part-66. Конвертація не стосується свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден інших ніж літаки та вертольоти.

7.1.2. Конвертація свідоцтв персоналу з обслуговування повітряних суден виконується:

для персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, що використовуються в комерційному повітряному транспорті, з максимальною злітною масою понад 5700 кг – з 01.01.2012;

для персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, що використовуються в комерційному повітряному транспорті, з максимальною злітною масою 5700 кг або менше – з 01.01.2014;

для персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, що не використовуються в комерційному повітряному транспорті, з максимальною злітною масою 5700 кг або менше – з 01.01.2016.

7.1.3. На конвертацію повноважень має право весь персонал з технічного обслуговування повітряних суден, який в день застосування в Україні вимог Правил Part-66 мав діюче свідоцтво, що видане згідно з вимогами Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні, а також користувався правами, які воно надавало, тобто засвідчував технічне обслуговування повітряних суден. При цьому обов'язковою є засада збереження набутих прав.

Такому персоналу уповноважений орган з питань цивільної авіації видає на підставі поданих заяв свідоцтва Part-66 з індивідуально визначеними обмеженнями, що випливають з відмінностей в кваліфікаційних вимогах між Правилами видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні і Правилами Part-66, згідно із схваленим уповноваженим органом з питань цивільної авіації Звітом про конвертацію для національних кваліфікацій.

Засада збереження набутих прав полягає у можливості всього персоналу з технічного обслуговування повітряних суден після видачі свідоцтва Part-66 засвідчувати ті самі роботи з технічного обслуговування, до засвідчення яких були надані права перед зміною вимог.

7.1.4. Для видачі конвертованого свідоцтва Part-66 з обмеженнями не вимагається жодних додаткових екзаменів. Проте, обмеження мають бути усунуті у випадку внесення змін до свідоцтва Part-66 для включення нової категорії/підкатегорії або для внесення нового типу повітряного судна, що вимагає включення до свідоцтва Part-66 нової категорії/підкатегорії.

Обмеження можливо усунути лише шляхом складання екзаменів з модулів, що зазначені у Звіті про конвертацію для національних кваліфікацій, в організаціях Part-147 або в уповноваженому органі з питань цивільної авіації.

7.1.5. Після настання дат, зазначених у підпункті 7.1.2 цих Методичних рекомендацій, власники відповідних свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, що видані згідно з вимогами Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні можуть і надалі виконувати діяльність з технічного обслуговування протягом зазначеного в них терміну дії, але не можуть внести зміни або підвищити категорію свідоцтва. Після закінчення терміну дії такого свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден він не може бути продовженим.

7.1.6. Особи, що вперше заявляються на отримання відповідного свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, після настання дат, зазначених у підпункті 7.1.2 цих Методичних рекомендацій, мають виконати всі вимоги, що зазначені в Правилах Part-66.

7.2. Подача заяви про конвертацію

7.2.1. Заяву про конвертацію свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, що видане згідно з вимогами Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні, можуть подавати всі особи, які на день застосування в Україні Правил Part-66 мали діючі свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, а також користувалися правами, що були надані їм цими свідоцтвами, тобто засвідчували технічне обслуговування повітряних суден.

7.2.2. Заява про конвертацію свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден подається за Формою 19К ДАСУ, що наведена у додатку 3 до цих Методичних рекомендацій.

Перед подачею заяви рекомендується докладно ознайомитися з Правилами Part-66, в частині конвертації.

7.2.3. Заяву про конвертацію рекомендується подавати за 60 днів до закінчення терміну дії свідоцтва.

7.2.4. Заяву належить подавати особисто або листом до уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

До заяви належить долучити копію діючого свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден та додатка до нього, а також оригінали або копії, що завірені нотаріально або керівником з якості організації Part-145, в якій працює заявник, всіх документів, що підтверджують зазначену в заяві інформацію, а саме:

документи про складання додаткових екзаменів (якщо стосується);

діюче повноваження до засвідчення технічного обслуговування повітряних суден;

документи, що підтверджують безперервний досвід технічного обслуговування (Форма 19Д ДАСУ) та інші необхідні документи.

Крім того, разом із заявою належить надати копію документа про сплату відповідного державного збору.

7.2.5. Заявнику належить особисто заповнити заяву та підтвердити власноручним підписом достовірність зазначеної у ній інформації.

Заява охоплює особисті дані кандидата, дані про діюче свідоцтво, категорію свідоцтва Part-66, а також типи повітряних суден, на які кандидат заявляється, а також перелік додатків.

7.2.6. Після надходження заяви та долучених документів, проводиться перевірка їх комплектності, тобто чи були надані всі необхідні документи, сплачені державні збори і т. д., та відповідності доданих документів документам в особовій справі заявника.

Максимальний час розгляду заяви з комплектом необхідних документів (від дня подачі заяви до видачі свідоцтва) становить 30 календарних днів.

7.2.7. У випадку наявності формальних невідповідностей вимогам Правил Part-66, заявник інформується про це листом, в якому також зазначається обґрунтування. Час, що витрачено заявником на усунення невідповідностей, спричиняє пропорційне подовження загального терміну розгляду заяви. У разі неусунення заявником формальних невідповідностей впродовж 7 днів після отримання листа, заява відхиляється та разом з комплектом документів відсилається заявникові, а повторний розгляд буде можливий після подачі нової заяви.

7.2.8. Всі заяви про конвертацію розглядаються в послідовності отримання.

7.3. Аналіз виконання вимог для конвертації

7.3.1. Після остаточної перевірки, що заява та додані до неї документи повні та грамотно заповнені, уповноважений орган з питань цивільної авіації приступає до детального аналізу виконання умов для видачі свідоцтва Part-66 шляхом конвертації.

7.3.2. На першому етапі перевіряється дійсність свідоцтва та повноважень станом на відповідну дату застосування Правил Part-66. Це основна умова видачі свідоцтва Part-66 шляхом конвертації.

У випадку негативної відповіді заява відсилається до кандидата з інформацією про невиконання цієї умови.

У разі позитивної відповіді уповноважений орган з питань цивільної авіації виконує докладний аналіз поданої заяви. Насамперед перевіряється відповідність даних, наведених у заяві, даним у копії діючого свідоцтва, а також даним у архівних документах, що знаходяться в особовій справі власника свідоцтва. Також перевіряється відсутність будь-яких заходів стосовно анулювання, призупинення дії свідоцтва або обмеження наданих ним прав.

7.3.3. На наступному етапі перевіряються додаткові документи, що надані разом із заявою. Зокрема уважно аналізуються документи, що підтверджують повноваження стосовно заявлених типів повітряних суден:

документи про проходження теоретичної підготовки і/або складання екзаменів на заявлені типи повітряних суден;

документи про практичну підготовку на заявлені типи повітряних суден;

документи, що підтверджують безперервний досвід з технічного обслуговування заявлених типів повітряних суден і т.п.

7.3.4. Після встановлення відповідності наданих заявником документів, що підтверджують можливість видачі свідоцтва Part-66 шляхом конвертації, уповноважений орган з питань цивільної авіації на підставі схваленого Звіту про конвертацію для національних кваліфікацій встановляє категорію свідоцтва Part-66, а також перелік обмежень, які будуть внесені до конвертованого свідоцтва Part-66.

Якщо із доданих документів витікає, що заявник перед подачею заяви здав відповідні екзамени з модулів, що зазначені в Звіті про конвертацію для національних кваліфікацій, то обмеження до свідоцтва Part-66 не вносяться.

7.3.5. Внесення типу повітряного судна до конвертованого свідоцтва Part-66 відбувається на підставі доданих до заяви про конвертацію документів. До свідоцтва Part-66 вносяться без жодних застережень ті типи повітряних суден, які заявник обслуговує на час подачі заяви.

Типи повітряних суден, що обслуговувались у минулому, у відношенні до яких кандидат втратив повноваження до засвідчення технічного обслуговування, враховуючи перерву в їх обслуговуванні та засвідченні, можуть бути також внесені до свідоцтва, але це вимагає доведення факту їх обслуговування у минулому на підставі однозначних записів в достовірних документах.

7.4. Звіт про конвертацію для національних кваліфікацій

7.4.1. Згідно із статтями 66.V.300 та 66.V.305 Правил Part-66 уповноважений орган з питань цивільної авіації може виконувати конвертацію винятково на підставі схваленого Звіту про конвертацію для національних кваліфікацій.

Звіт про конвертацію для національних кваліфікацій розробляється на виконання вищевказаних вимог та схвалюється керівником уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

Звіт про конвертацію для національних кваліфікацій розробляється на підставі аналізу відмінностей між Правилами видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні та Правилами Part-66. Він охоплює кваліфікаційні вимоги до кандидатів на отримання національних свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден та права, що визначені Правилами видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні. У своїй основній частині Звіт про конвертацію для національних кваліфікацій складає таблицю усіх можливих варіантів конвертації категорій та спеціальностей національних свідоцтв у відповідні категорії свідоцтва Part-66.

У результаті даного аналізу для кожного випадку визначено обмеження які вносяться до свідоцтва Part-66. Вони витікають з відмінностей в кваліфікаційних вимогах і правах, які пов'язані з категоріями свідоцтв в обох системах – національній та EASA.

Для кожного з випадків згідно із статтею 66.V.305 Правил Part-66 визначено також обсяг теоретичних знань (модулі та окремі теми), з яких належить скласти екзамен з метою усунення обмежень в конвертованому свідоцтві Part-66.

7.5. Видача конвертованого свідоцтва Part-66

7.5.1. Після позитивного розгляду заяви уповноважений орган з питань цивільної авіації виготовляє конвертоване свідоцтво Part-66.

7.5.2. Свідоцтво Part-66 заявник отримує особисто, після пред'явлення

паспорта і після повернення попереднього свідоцтва. Заявник підписує свідоцтво Part-66 та розписується за його отримання у відповідному журналі.

7.6. Усунення обмежень у конвертованому свідоцтві Part-66

7.6.1. Обмеження, що внесені до конвертованого свідоцтва Part-66, не можуть звужити прав його власника в сфері виконання та засвідчення технічного обслуговування по відношенню до раніше наданих. Видача свідоцтва Part-66 у рамках конвертації не вимагає здавання будь-яких екзаменів. Свідоцтво Part-66 з обмеженнями можна використовувати до кінця професійної діяльності.

Проте, у випадку зміни категорії свідоцтва Part-66, в першу чергу належить усунути обмеження, що внесені до чинного свідоцтва Part-66.

7.6.2. Обмеження у конвертованому свідоцтві Part-66 можливо усунути шляхом складання екзаменів з модулів або частин модулів у організації Part-147 або в уповноваженому органі з питань цивільної авіації.

7.6.3. Заява про усунення обмежень подається за Формою 19 EASA. До заяви належить долучити документи про складені екзамени.

7.6.4. У свідоцтві Part-66, що видається після усунення обмежень, вказується фактична дата його видачі, а також нова дата терміну дії.

Директор департаменту
льотної придатності

О. В. Більчук

**ПРИЙНЯТІ МЕТОДИ ВСТАНОВЛЕННЯ ВІДПОВІДНОСТІ (АМС) ДО
ПРАВИЛ ВИДАЧІ СВІДОЦТВ ПЕРСОНАЛУ З ТЕХНІЧНОГО
ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН (PART-66)**

РОЗДІЛ А

АМС 66.A.10 Заява

1. Досвід технічного обслуговування повинен бути описаний таким способом, щоб читач мав добре розуміння де, коли і яке технічне обслуговування становить досвід. Немає необхідності зазначати кожне завдання з технічного обслуговування, але в той же самий час незначуща декларація «мається X років досвіду технічного обслуговування» не є прийнятною. Бажано мати книжку реєстрації досвіду технічного обслуговування і деякі компетентні органи можуть вимагати ведення такої книжки. Допускається робити перехресні посилання у Формі 19 EASA на інші документи, що містять інформацію про технічне обслуговування.

2. Заявники, які вимагають максимального скорочення загального досвіду, зазначеного в 66.A.30(a), на підставі успішного закінчення схваленої базової підготовки 147.A.200, повинні додати відповідний сертифікат визнання про схвалену базову підготовку Part-147.

3. Заявники, які вимагають скорочення загального досвіду, зазначеного в 66.A.30(a), на підставі успішного закінчення технічної підготовки в організації або інституті, які визнані компетентним органом як компетентна організація

або інститут, повинні додати відповідний сертифікат про успішне закінчення підготовки.

АМС 66.А.20(а) Права

Потрібно застосовувати наступні визначення лінійного та базового технічного обслуговування:

Лінійне технічне обслуговування - будь-яке обслуговування, яке виконане перед польотом для забезпечення того, що повітряне судно є придатним для запланованого польоту. Воно може включати:

- пошук несправності;
- усунення дефекту;
- заміну компонентів з використанням зовнішнього перевірного обладнання, якщо вимагається. Заміна компоненту може включати такі компоненти як двигуни та повітряні гвинти;
- плановане технічне обслуговування та/або перевірки, включаючи візуальні огляди, що виявлять очевидні незадовільні стани/невідповідності, але не потребують більш ретельної перевірки. Воно може також включати елементи внутрішньої структури, систем та силової установки, які є видимими завдяки панелям/люкам, що швидко відкриваються;
- другорядні ремонти і модифікації, які не вимагають значного демонтажу і можуть бути виконані простими засобами;
- для тимчасових або випадкових обставин (директиви льотної придатності, надалі AD; сервісні бюлетені, надалі SB) керівник з якості може прийняти, що завдання базового технічного обслуговування, виконуються організацією з лінійного технічного обслуговування за умови виконання всіх вимог. Держава-член призначить умови, за яких такі завдання можуть виконуватися.

Завдання технічного обслуговування, які знаходяться поза такими критеріями, вважаються *базовим технічним обслуговуванням*.

Примітка: Повітряні судна, які обслуговуються у відповідності з програмами «прогресивного» типу, підлягають індивідуальному оцінюванню щодо цього параграфу. У принципі, рішення щодо дозволу на виконання деяких «прогресивних» перевірок, визначаються за допомогою оцінювання, що всі задачі в межах певної перевірки можуть бути безпечно виконані згідно з стандартами, що вимагаються, на призначеній станції лінійного технічного обслуговування.

АМС 66.А.20(b)2 Права

6-місячний досвід технічного обслуговування упродовж 2 років необхідно розуміти як такий, що складається з двох елементів: тривалості та характеру досвіду. Мінімум, який потрібен для виконання вимог щодо цих елементів може змінюватися в залежності від розміру та складності повітряного судна, видів експлуатації та технічного обслуговування.

1. Тривалість:

У схваленій організації з технічного обслуговування:

- 6 місяців безперервної роботи в одній тій самій організації; або

- 6 місяців, що складаються з різних відрізків часу при роботі в одній тій самій або різних організаціях.

Період у 6 місяців може бути замінений досвідом технічного обслуговування у 100 днів згідно з правами, які використовувалися або у схваленій організації з технічного обслуговування або у якості незалежного персоналу, що засвідчує, відповідно до М.А.801(b)2 або як комбінація цих випадків.

Коли персонал, що засвідчує, передає повітряне судно у відповідності до М.А.801(b)2, у визначених умовах ця кількість днів навіть може бути зменшена

на 50%, якщо це заздалегідь погоджено компетентним органом. Такі умови враховують випадки, коли власник свідоцтва Part-66 є володарем повітряного судна та виконує технічне обслуговування на своєму ж особистому повітряному судні, або коли власник свідоцтва виконує технічне обслуговування повітряного судна, яке експлуатується з низкою інтенсивністю і це не дозволяє власнику свідоцтва накопичити потрібний досвід. Таке зменшення досвіду не повинно поєднуватися зі зменшенням на 20% яке дозволяється при здійсненні технічної підтримки або планування технічного обслуговування, управління льотною придатністю або робіт з інжинірингу. Для уникнення занадто тривалих періодів без досвіду робочі дні повинні бути розподілені упродовж 6 місячного визначеного періоду.

2. Характер досвіду:

В залежності від категорії свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна, наступні види робіт вважаються відповідними для досвіду технічного обслуговування:

- Обслуговування;
- Огляд;
- Експлуатаційні та функціональні перевірки;
- Пошук несправності;
- Виконання ремонту ;
- Виконання модифікації;
- Заміна компоненту;
- Нагляд за виконанням цих робіт;
- Передача повітряного судна до експлуатації.

Для персоналу, що засвідчує, категорії А досвід повинен містити використання прав шляхом виконання завдань згідно з повноваженням, принаймні на одному типі повітряного судна для кожної підкатегорії свідоцтва.

Це означає завдання, які наведені у АМС 145.А.30(g), включаючи обслуговування, заміну компоненту і усунення простих дефектів.

Для категорії В1 та В2, для кожного повітряного судна, яке включено до повноваження, досвід повинен бути на цьому конкретному повітряному судні або на подібному у межах цієї самої підкатегорії свідоцтва. Два повітряних судна можуть вважатися подібними, коли вони мають подібну технологію, конструкцію і порівнянні системи, що означає однакову оснащеність наступним (залежно від категорії свідоцтва):

а) Силова установка (поршнева або турбогвинтова або турбовентиляторна або турбовальна або реактивний двигун або штовхаючі гвинти); і

б) Системи управління польотом (тільки механічне управління або з гідромеханічним приводом управління або з електромеханічним приводом управління); і

с) Системи авіоніки (аналогові системи або цифрові системи); і

д) Конструкція (виготовлена з металу або композиту або деревини).

У якості альтернативи для вищенаведеного:

- У випадку свідоцтва В1 з включеними рейтингами групи (або група виробника або повна група) як визначено у 66.А.45(g) власник може продемонструвати досвід принаймні на одному типі повітряного судна для групи та для конструкції (металічна, композитна, дерев'яна).

- У випадку свідоцтва В2 з включеними рейтингами групи (або група виробника або повна група) як визначено у 66.А.45(g) власник може продемонструвати досвід принаймні на одному типі повітряного судна для групи.

Для категорії С, досвід повинен охоплювати принаймні один з типів

повітряних суден, які внесені до повноваження.

Для комбінації категорій, досвід повинен містити деякі роботи, характер яких відображений у параграфі 2 у кожній категорії.

Максимум 20% тривалості досвіду, який вимагається, може бути замінений наступними відповідними роботами на типі повітряного судна подібної технології, конструкції та з порівнянними системами:

- Технічне обслуговування повітряного судна, пов'язаного з підготовкою у якості інструктора/експерта з практичної роботи або студента;
- Технічна підтримка технічного обслуговування/інжиніринг;
- Управління технічним обслуговуванням/планування.

Досвід повинен бути задокументований у персональній книжці або у будь-якій іншій системі документації (яка може бути автоматичною) та містити наступні дані:

- a) Дата;
- b) Тип повітряного судна;
- c) Ідентифікація повітряного судна, тобто реєстрація;
- d) Глава АТА (опція);
- e) Виконані роботи, тобто 100-часова перевірка, заміна основного шасі, перевірка масла двигуна та його доливання, виконання сервісного бюлетеня (SB), пошук несправності, ремонт конструкції, виконання робіт за додатковим сертифікатом типу (STC);
- f) Види технічного обслуговування, тобто базове, лінійне;
- g) Вид роботи, тобто виконання, нагляд, передача;
- h) Використана категорія А, В1, В2 або С.

Примітка: згідно зі статтею 5 регламенту 2042/2003, така вимога щодо

досвіду не застосовується до:

- Персоналу, що засвідчує, який видає сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна відповідно до М.А.607(b);
- Пілота-власника, що засвідчує роботи відповідно до М.А.803; і
- Персоналу, що засвідчує, відповідно до 145.A30(j) та Додатка IV до Part-145.

АМС 66.A.25 Вимоги до базових знань

1. Для заявника, який є особою кваліфікованою завдяки здобутому науковому ступеню в авіаційній, механічній або електронній дисципліні у визнаному університеті або іншому вищому навчальному закладі необхідність у будь-яких екзаменах буде залежати від закінченого курсу відносно Додатка I до Part-66.

2. Здобуті знання і складені екзамени під час попереднього досвіду, наприклад, у військовій авіації і цивільних навчаннях будуть зараховуватися, якщо компетентний орган упевнений, що такі знання та екзамени є еквівалентними таким, що вимагаються Додатком I до Part-66.

АМС 66.A.30(a) Вимоги до досвіду

1. Для заявника на категорію С, який здобув науковий ступінь, характерна низка завдань повинна включати нагляд за ангарним технічним обслуговуванням, планування технічного обслуговування, забезпечення якості, документування, управління схваленими запасними частинами і інженерні розробки.

2. Не зважаючи на те, що заявник на свідоцтво Part-66 категорії С може бути кваліфікований при наявності 3 років досвіду у якості персоналу, що засвідчує, категорії В1 або В2 тільки у лінійному технічному обслуговуванні,

тим не менш, рекомендується, щоб будь-який заявник на категорію С, що має свідоцтво категорії В1 або В2, продемонстрував принаймні 12 місяців досвіду у якості В1 або В2 допоміжного персоналу з базового технічного обслуговування.

3. Кваліфікований робітник це особа, яка успішно закінчила курс підготовки, прийнятний для компетентного органу, що включає виготовлення, ремонт, капітальний ремонт або перевірки механічного, електричного або електронного обладнання. Бажано, щоб підготовка включала використання інструментів і вимірювальних пристроїв.

АМС 66.А.30(d) Вимоги до досвіду

Для того, щоб досвід вважався нещодавнім, принаймні 50% від необхідних 12 місяців досвіду повинні бути отримані упродовж 12-місячного періоду до дати подання заяви на видачу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна Part-66. Решта досвіду повинна бути отримана упродовж 7-річного періоду до подання заяви.

АМС 66.А.30(e) Вимоги до досвіду

1. Для категорії А додатковий досвід технічного обслуговування цивільних повітряних суден має бути як мінімум 6 місяців. Для категорії В1 або В2 додатковий досвід технічного обслуговування цивільних повітряних суден має бути як мінімум 12 місяців.

2. Досвід технічного обслуговування повітряного судна, отриманий поза сферою технічного обслуговування цивільних повітряних суден, може включати досвід технічного обслуговування повітряних суден, отриманий в збройних силах, береговій охороні, поліції тощо або на виробництві повітряних суден.

АМС 66.А.45(а) Підготовка на тип/завдання і рейтинги

1. Для персоналу, що засвідчує, категорії А вимагається спеціальна підготовка на кожний тип повітряного судна, що відображає дозволені завдання, як визначено в 66.А.20(а)1.

2. Належним чином схваленою Part-145 або Part-147 організацією означає відповідно до застосовних параграфів АМС 66.А.45.

АМС 66.А.45(д) Підготовка на тип/завдання і рейтинги

1. Підготовка повинна надавати достатньо детальні теоретичні знання про повітряне судно, його основні частини, системи, обладнання, інтер'єр і застосовні компоненти, включаючи підготовку з систем використання технічних керівництв і процедур технічного обслуговування.

Курс повинен також враховувати наступне:

- (а) досвід експлуатації типу повітряного судна;
- (б) зворотний зв'язок щодо експлуатаційних складностей / звітів про події і т.п.;
- (с) важливі директиви льотної придатності та/або сервісні бюлетені;
- (д) відомі питання людського фактору, що пов'язані з певним типом повітряного судна.

2. Теоретична підготовка повинна виконуватися з використанням навчальних засобів, таких як компоненти систем повітряного судна. Час на наземному симуляторі, запуск двигуна на землі та підготовка основана на комп'ютері (СВТ) і т.п. також можуть використовуватися.

3. Теоретична та практична підготовка повинна також враховувати критичні аспекти безпеки паливних баків (FTS), позиції обмеження льотної придатності (ALI), включаючи обмеження управління конфігурацією критичної конструкції (CDCCL).

4. Також рекомендовані знання відповідних оглядів і обмежень, які стосуються впливу факторів навколишнього середовища, таких як холодний і теплий клімат, вітер, волога і т.п..

5. Практична підготовка має становити період у 4 місяці для заявників без нещодавнього задокументованого попереднього практичного досвіду на повітряному судні порівняної конструкції і систем, включаючи двигуни, але вона може бути скорочена до мінімуму в два тижні для заявників із таким попереднім досвідом.

6. Для виконання вимог до практичної підготовки може бути підготовлена програма структури підготовки на робочому місці (ОJT).

Коли елемент практичної підготовки проводиться організацією з підготовки або під її відповідальністю на підставі схвалення Part-147 або прямого схвалення курсу підготовки на тип, вона повинна розглядатися як частина схваленого курсу і, у такому разі, її прийняття компетентним органом повинно підтверджуватися детальною програмою, яка відображає її зміст і тривалість. Індивідуальна документація з практичної підготовки повинні бути розроблена у такий спосіб, щоб вона відображала відповідність детальній програмі практичної підготовки. Така документація може мати форму індивідуальної книжки з підготовки. Книжка повинна бути розроблена так, щоб завдання могли б бути підписані організацією Part-147 або іншим постачальником курсу.

Коли елемент практичної підготовки проводиться організацією з технічного обслуговування, схваленою згідно з Part-145, або під її власну відповідальність, її прийняття компетентним органом повинно підтверджуватися детальною програмою, яка відображає її зміст і тривалість. Індивідуальна документація з практичної підготовки повинна бути розроблена у такий спосіб, щоб вона відображала відповідність з детальною програмою практичної підготовки. Як альтернатива, елемент практичної підготовки може складатися з структурованої програми ОJT. У цьому випадку, організація з

технічного обслуговування, схвалена згідно з Part-145, повинна забезпечити заявників на рейтинг типу книжкою, що визначає перелік завдань, що будуть виконуватимуться під наглядом. Книжка повинна бути розроблена так, щоб завдання могли бути підписані наглядачем. Перелік завдань повинен бути прийнятий або прямо для кожної особи - в залежності від попереднього досвіду, або непрямо через прийняття процедури, яка делегує таке право організації з технічного обслуговування.

В усіх випадках практичний елемент повинен включати прийнятну характерну низку завдань з технічного обслуговування, який у випадку структурованої ОJT може бути побудований таким чином, щоб відповідати профілю роботи організації Part-145, при цьому також доповнюючи елемент теоретичного курсу. Засоби, за допомогою яких здійснюється нагляд за практичним елементом і контроль за стандартом, повинні бути прийнятними для держави-члена. Тривалість елемента практичної підготовки на тип повинна враховувати значні відмінності між типами та бути прийнятними для держави-члена. Ці відмінності будуть вимагати значно більш практичної підготовки для персоналу, що засвідчує, який не обізнаний у нових техніці і технологіях. Деякі приклади відмінностей можуть включати, але не обмежуються наступними елементами: дистанційне управління рульовими поверхнями повітряного судна, кабіна з комп'ютеризованими графічними дисплеями, істотні конструктивні відмінності та ін.

7. Перед наданням типу повітряного судна, заявник повинен бути спроможним:

(a) продемонструвати шляхом екзаменування знань детальне розуміння застосовуваних систем, їхньої роботи та технічного обслуговування;

(b) забезпечувати безпечне виконання технічного обслуговування, оглядів і повсякденної роботи відповідно до керівництва з технічного обслуговування та інших відповідних інструкцій і завдань, належним чином, для типу повітряного судна, наприклад: пошук несправностей, ремонти,

регулювання, заміни, складання і функціональні перевірки такі як гонка двигуна та ін. у разі необхідності;

(с) правильно використовувати всю технічну літературу і документацію для повітряного судна;

(d) правильно використовувати інструменти спеціаліста/спеціальні інструменти і перевірочне обладнання, виконувати зняття і заміну компонентів і модулів, специфічних для типу, включаючи будь-яку роботу з технічного обслуговування на крилі.

8. Практичне оцінювання повинно також забезпечувати безпечне виконання технічного обслуговування, оглядів і повсякденної роботи відповідно до керівництва з технічного обслуговування та інших відповідних інструкцій і завдань, належним чином, для типу повітряного судна, наприклад: пошук несправностей, ремонти, регулювання (складання), заміни і функціональні/експлуатаційні перевірки та ін., включаючи експлуатацію двигуна (запуск двигуна) у разі необхідності.

АМС 66.А.45(е) Підготовка на тип/завдання і рейтинги

Персонал, що засвідчує, категорії С при базовому технічному обслуговуванні не може виконувати обов'язки персоналу категорії В1 або В2 або еквівалентні, крім коли він має відповідну категорію В1 або В2 та має успішно пройдену підготовку на тип, що відповідає належній категорії В1 або В2.

АМС 66.А.45(г) Підготовка на тип/завдання і рейтинги

1. «Типи повітряних суден, які представляють групу» означає:

- для категорії В1 тип повітряного судна повинен включати типові системи і двигуни, які відносяться до групи (наприклад, шасі, що випускається, герметизація, змінний шаг гвинта та ін. для підгрупи: один поршневий двигун, металеве) і,

- для категорії В2, тип повітряного судна повинен включати складні системи авіоніки, такі як пов'язаний з радіо автопілот, EFIS (система електронних приладів польоту), системи керування польотом та ін.

2. Група «декілька двигунів» - автоматично включає відповідну групу «один двигун».

АМС 66.А.45(h) Підготовка на тип/завдання і рейтинги

1. Досвід на типі повинен охоплювати прийнятну характерну низку завдань з Доповнення II. Для першого типу повітряного судна кожної групи виробника, принаймні 50% завдань Доповнення II, що стосуються певного типу повітряного судна і категорії свідоцтва, повинні бути виконані. Для другого типу повітряного судна кожної групи виробника це повинно бути зменшено до 30%. Для наступних типів повітряних суден кожної групи виробника це повинно бути зменшено до 20%.

2. Досвід на типі повинен підтверджуватися представленням документації або книжки, що показує завдання Доповнення II які виконані заявником, як визначено компетентним органом.

АМС 66.А.70 Конвертаційні положення

Обмеження технічного характеру будуть зняті, належним чином, коли особа задовільно складе відповідні конвертаційні экзамени та набуде відповідного досвіду.

РОЗДІЛ В ПРОЦЕДУРА ДЛЯ КОМПЕТЕНТНИХ ОРГАНІВ

АМС 66.В.100 Процедура видачі свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна компетентним органом

1. Заявники, які вимагають зарахування вимоги 66.А.30(а) щодо загального досвіду на підставі 66.А.30(d) щодо досвіду технічного обслуговування не цивільних повітряних суден, можуть отримати таке зарахування лише коли держава-член визнала такий досвід технічного обслуговування не цивільних повітряних суден. Компетентний орган при визнанні досвіду технічного обслуговування не цивільних повітряних суден має визначити, хто з такої не цивільної сфери може зробити декларацію, що заявник має відповідний досвід технічного обслуговування. Заявник повинен включити докладну декларацію про такий досвід технічного обслуговування, підписану нецивільним органом з технічного обслуговування відповідно до умов, визначених в листі компетентного органу щодо визнання.

2. Компетентний орган повинен перевірити, що документація про досвід відповідає вищенаведеним параграфам щодо змісту і підтверджуючого підпису.

АМС 66.В.105 Процедура видачі свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна через схвалену відповідно до Part-145 організацію з технічного обслуговування

1. Процедура організації з технічного обслуговування, схваленої згідно з Part-145 має бути включена до Керівництва організації і перевірятися державою-членом неменше ніж один раз у кожний 12-місячний період.

2. Заявники, що вимагають максимального скорочення в 66.А.30(а) загального досвіду на підставі успішного завершення 147.А.200 схваленого базового курсу підготовки, повинні додати відповідний сертифікат визнання для схваленої базової підготовки Part-147.

3. Заявники, що вимагають максимального скорочення в 66.А.30(а)

загального досвіду на підставі успішного завершення технічної підготовки в організації або інституті, які визнані компетентним органом як компетентна організація або інститут, повинні додати відповідний сертифікат про успішне закінчення підготовки.

4. Заявники, що вимагають зарахування 66.A.30(a) вимоги загального досвіду на підставі 66.A.30(d) досвіду обслуговування не цивільних повітряних суден, можуть вимагати такого зарахування досвіду лише за умови, що держава-член визнала такий досвід технічного обслуговування не цивільних повітряних суден. Компетентний орган при визнанні досвіду технічного обслуговування не цивільних повітряних суден має визначити, хто з не цивільної сфери може засвідчити, що заявник має відповідний досвід технічного обслуговування. Заявник повинен включити докладну декларацію про такий досвід технічного обслуговування, підписану не цивільним органом з технічного обслуговування відповідно до умов, визначених в листі компетентного органу щодо визнання.

5. Організація Part-145 повинна перевірити, що документація про досвід підписана організацією з технічного обслуговування, схваленою згідно з Part-145, за винятком вищезазначеного досвіду технічного обслуговування не цивільних повітряних суден.

6. Організація з технічного обслуговування, схвалена згідно з Part-145 може зберігати документацію про досвід заявників у формі, яка відрізняється від заяви Форма 19 EASA, але ця різниця або спосіб мають бути прийнятні для компетентного органу.

АМС 66.B.110 Процедура внесення змін до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна для включення додаткової основної категорії або підкатегорії

У випадку комп'ютерного генерування свідоцтв, свідоцтво повинно бути перевидано.

АМС 66.В.115 Процедура внесення змін до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна для включення типу повітряного судна або групи

Коли підготовка на тип повітряного судна покривається більше ніж одним курсом, наприклад курси з планера і двигуна, компетентний орган повинен упевнитися до внесення рейтингу, що зміст курсів цілком покриває обсяг категорії свідоцтва. У цьому випадку важливо, щоб було враховане питання узгодженості курсів.

У випадку підготовки з відмінностей для подібного типу, компетентний орган повинен бути впевнений, що попередня кваліфікація заявника, яка доповнена підготовкою з відмінностей, є прийнятною для внесення типу.

Визначення відповідності з практичними елементами може бути продемонстровано шляхом надання детальної документації з практичної підготовки або книжки, або якщо мається сертифікат про підготовку Part-147, що покриває елемент практичної підготовки.

АМС 66.В.100 до 115

При внесенні типу повітряного судна повинні використовуватися стандартні позначення, які містяться у Доповненні I.

АМС 66.В.120

Компетентний орган не повинен проводити будь-яке розслідування для впевненості у тому, що власник свідоцтва в даний час займається виконанням технічного обслуговування, так як це не є умовою для продовження свідоцтва. Забезпечення постійної дії сертифікаційних прав є питанням організації з технічного обслуговування, схваленої згідно з Part-145/Subpart-F або персоналу, що засвідчує, відповідно до M.A.801(b)2.

З метою забезпечення постійної дії сертифікаційних прав, компетентний

орган може, коли періодично проводить оцінку організації відповідно до 145.V.30 або M.V.604 або під час вибіркового перевірок, вимагати від власника свідоцтва документального підтвердження відповідності пункту 66.A.20(b) при виконанні сертифікаційних прав.

АМС 66.V.305 Звіт про конвертацію для національних кваліфікацій

Обсяг національних кваліфікацій і свідоцтва Part-66 повинні бути порівняні на основі детального аналізу національних і Part-66 стандартів базової кваліфікації. Звіт повинен визначити де існує різниця між цими двома стандартами. Звіт повинен відображати коли така різниця призводить до обмеження свідоцтва Part-66.

АМС 66.V.310 Звіт про конвертацію для повноважень, які видані схваленими організаціями з технічного обслуговування

Обсяг дозволу схваленої організації з технічного обслуговування і свідоцтва Part-66 повинні бути порівняні на основі детального аналізу процедур Організації, що визначають обсяг дозволу, обсягу робіт організації і кваліфікацій на тип повітряного судна, якими володіють окремі особи або групи. Звіт повинен визначити, де існує різниця між цими двома обсягами. Звіт повинен відображати коли така різниця призводить до обмеження свідоцтва Part-66.

ДОПОВНЕННЯ І

РЕЙТИНГИ ТИПУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА ДЛЯ СВІДОЦТВА ПЕРСОНАЛУ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА PART-66

Наступні рейтинги типу повітряного судна повинні використовуватися для забезпечення єдиного стандарту у всіх державах-членах.

Внесення типу повітряного судна до свідоцтва не означає, що цей тип повітряного судна отримав сертифікат типу відповідно до Базового Регламенту і його Правил Виконання, цей перелік призначений виключно для мети технічного обслуговування.

Для підтримання цього переліку у актуальному стані та узгодження рейтингів типу, у випадку, коли держава-член потребує видати рейтинг, який не включений до цього переліку, така інформація повинна бути спочатку передана до Агентства на part66aml@easa.europa.eu.

Примітки:

Коли модифікація внесена цією Постановою до рейтингу типу повітряного судна або найменування двигуна у рейтингу впливають на раніше видане свідоцтво, рейтинги в свідоцтвах можуть бути скориговані при наступному продовженні або перевиданні свідоцтва.

№	Повітряне судно
1	Великі повітряні судна (LA). Літаки з максимальною злітною масою більше ніж 5700 кг, які потребують підготовки на тип та індивідуального рейтингу типу

2	Літаки з максимальною злітною масою 5700 кг і менше, які потребують підготовки на тип та індивідуального рейтингу типу (A-tr)
3	Літаки з декількома газотурбінними двигунами (AMTE) з максимальною злітною масою 5700 кг і менше, які підходять для екзаменування з типу та рейтингів групи виробника
4	Літаки з одним газотурбінним двигуном (ASTE) з максимальною злітною масою 5700 кг і менше, які підходять для екзаменування з типу та рейтингів групи
5	Літак з декількома поршневіми двигунами – металева конструкція (AMPE-MS), який підходить для екзаменування з типу та рейтингів групи
6	Літак з одним поршневим двигуном – металева конструкція (ASPE-MS), який підходить для екзаменування з типу та рейтингів групи
7	Літак з декількома поршневіми двигунами – дерев'яна конструкція (AMPE-WS), який підходить для екзаменування з типу та рейтингів групи
8	Літак з одним поршневим двигуном – дерев'яна конструкція (ASPE-WS), який підходить для екзаменування з типу та рейтингів групи
9	Літак з декількома поршневіми двигунами – композитна конструкція (AMPE-CS), який підходить для екзаменування з типу та рейтингів групи
10	Літак з одним поршневим двигуном – композитна конструкція (ASPE-CS), який підходить для екзаменування з типу та рейтингів групи
11	Багатодвигунні вертольоти (MEH), які потребують підготовки на тип та індивідуального рейтингу типу
12	Вертольоти - з одним газотурбінним двигуном (HSTE), які підходять для екзаменування з типу та рейтингів групи
13	Вертольоти – з одним поршневим двигуном (HSPE), які підходять для екзаменування з типу та рейтингів групи

Стовпчик 1 включає утримувача сертифіката типу (TC), як визначено у карті даних сертифіката типу (TCDS) (EASA, FAA або іншій).

Для літаків групи 1 і 2 та вертольотів Стовпчик 2 включає модель повітряного судна, як визначено у відповідній карті даних сертифіката типу (TCDS) (EASA,

FAA або іншій).

Наступний стовпчик включає «комерційне найменування», якщо стосується.

Стовпчик 3 включає відповідний індивідуальний рейтинг типу. Тільки найменування рейтингу в стовпчику 3 повинно використовуватися для внесення індивідуальних рейтингів в свідоцтво Part-66.

Примітка: дані про додаткові сертифікати типу (STC) повітряного судна не включені у цю таблицю.

1. Великі повітряні судна (LA). Літаки з максимальною злітною масою більше ніж 5700 кг, які потребують підготовки на тип та індивідуального рейтингу типу

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу
AIRBUS	SN 601	Corvette	Aerospatiale SN-601 (PWC T15D)
	A300 B1 A300 B2-1A A300 B2-1C A300 B2K-3C A300 B2-202 A300 B2-203 A300 B4-2C A300 B4-102 A300 B4-103 A300 B4-203 A300 C4-203 A300 F4-203		Airbus A300 basic model (GE CF6)
	A300 B2-320 A300 B4-120 A300 B4-220		Airbus A300 basic model (PW JT9D)
	A300 B4-601 A300 B4-603 A300 B4-605 R A300 F4-605 R A300 C4-605 R Variant F		Airbus A300-600 (GE CF6)
	A300 B4-622 A300 B4-622 R A300 F4-622 R		Airbus A300-600 (PW 4000)
	A300 B4-620 A300 C4-620		Airbus A300-600 (PW JT9D)
	A310-304		Airbus A310 (GE CF6)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу
	A310-308 A310-203 A310-221 A310-203 C		
	A310-324 A310-325 A310-322 A310-222 A310-204		Airbus A310 (PW4000)
	A318-120 series		Airbus A318 (PW 6000)
	A318-110 series A319-110 series A320-111 A320-210 series A321-110 series A321-210 series		Airbus A318/A319/A320/A321 (CFM56)
	A319-130 series A320-230 series A321-130 series A321-230 series		Airbus A319/A320/A321 (IAE V2500)
	A330-200 series A330-300 series		Airbus A330 (GE CF6)
	A330-220 series A330-320 series		Airbus A330 (PW 4000)
	A330-240 series A330-340 series		Airbus A330 (RR RB 211 Trent 700)
	A340-210 series A340-310 series		Airbus A340 (CFM56)
	A340-540 series A340-640 series		Airbus A340 (RR RB 211 Trent 500)
	A380-840 series		Airbus A380 (RR RB 211 Trent 900)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу
	A380-860 series		Airbus A380 (EA GP7200)
	A300F4-608ST	Beluga	Airbus A300-600ST (GE CF6)
AIRCRAFT INDUSTRIES	L-410 M/UVP L-410 UVP-E L-410 UVP-E9 L-410 UVP-E20 L-410 UVP-E20 CARGO L-410 UVP-E-LW L-410 UVP-LW	Turbolet	Let L-410 (Walter M601)
	L-420		Let L-420 (Walter M601)
ALENIA AERONAUTICA	C-27J		Alenia C-27 (Allison/RR AE2100)
ANTONOV	AN-26 AN-26B		Antonov AN26 (Ivchenko AI-24)
ATR-GIE Avions de Transport Regional	ATR 42-200 ATR 42-300 ATR 42-320		ATR 42-200/300 series (PWC PW120)
	ATR 72-101 ATR 72-102 ATR 72-201 ATR 72-202 ATR 72-211 ATR 72-212		ATR 72-100/200 series (PWC PW120)
	ATR 42-400 ATR 42-500 ATR 42-500 ATR 72-212 A ATR 72-212 A	42-500 42-600 72-500 72-600	ATR 42-400/500/72-212A (PWC PW120)
BAE SYSTEMS	BAe 146 Series 100 BAe 146 Series 200 BAe 146 Series 300 AVRO 146-PJ70 AVRO 146-RJ85		BAe 146/ AVRO 146-RJ (Honeywell ALF500 Series)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу
	AVRO 146-RJ100 AVRO 146-RJ115		
	HS.748 Series 1 HS.748 Series 2 HS 748 Series 2A HS 748 Series 2B		HS748 (RRD Dart)
	HP. 137 Jetstream Mk.1 HP. 137 Jetstream Mk.1	Jetstream 1 Jetstream 2	HP. 137 (Turbomeca Astazou)
	Jetstream 200		Jetstream 200 (Turbomeca Astazou)
	Jetstream 3101 Jetstream 3201	Jetstream 31 Jetstream 32/32EP	Jetstream 31/32 (Honeywell TPE331)
	Jetstream 4100 Jetstream 4101		Jetstream 41 (Honeywell TPE331)
	BAe ATP		ATP (PWC PW120)
THE BOEING COMPANY	B707-100 B707-100B B707-100B B707-300B Series B707-300C Series B720 B720B	Long Body Long Body Short Body	Boeing 707/720 (PW JT3D)
	B707-200 B707-200B B707-300 Series		Boeing 707 (PW JT4)
	B707-400 Series		Boeing 707 (RR Conway)
	B727 Series B727-100 Series B727C Series		Boeing 727 (PW JT8D)
	B727-100C Series B727-200 Series		Boeing 727 (PW JT8D)
	B737-100		Boeing 737-100/200 (PW JT8D)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу
	B737-200 B737-200C		
	B737-300 B737-400 B737-500		Boeing 737-300/400/500 (CFM56)
	B737-600 B737-700 B737-800 B737-900 B737-900ER		Boeing 737-600/700/800/900 (CFM56)
	B747-100B		Boeing 747-100 (RR RB211)
	B747-100 B747-100B B747-100B SUD		Boeing 747-100 (PW JT9D)
	B747-200B B747-200C B747-200F B747-300		Boeing 747-200/300 (GE CF6)
	B747-200B B747-200F B747-200C		Boeing 747-200/300 (PW JT9D)
	B747SP		Boeing 747SP (PW JT9D)
	B747-300		Boeing 747-200/300 (PW JT9D)
	B747-200B B747-200F B747-200C		Boeing 747-200/300 (RR RB211)
	B747SP		Boeing 747SP (RR RB211)
	B747-300		Boeing 747-200/300 (RR RB211)
	B747-400 B747-400D B747-400F/SF(BCF)		Boeing 747-400 (GE CF6)
	B747-400		Boeing 747-400 (PW 4000)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу
	B747-400F/SF(BCF)		
	B747-400 B747-400F/SF(BCF)		Boeing 747-400 (RR RB211)
	B747-8I B747-8F	Intercontinental Freighter	Boeing 747-8 (GE GEnx)
	B757-200 B757-200PF B757-300		Boeing 757-200/300 (PW 2000)
	B757-200 B757-200PF B757-300		Boeing 757-200/300 (RR RB211)
	B767-200 B767-300		Boeing 767-200/300 (PW 4000)
	B767-200 B767-300		Boeing 767-200/300 (PW JT9D)
	B767-300		Boeing 767-300 (RR RB211)
	B767-200 B767-300 B767-300F B767-400ER		Boeing 767-200/300/400 (GE CF6)
	B777-200 B777-200LR B777-300ER B777F	Freighter	Boeing 777-200/300 (GE 90)
	B777-200 B777-300		Boeing 777-200/300 (PW 4000)
	B777-200 B777-300		Boeing 777-200/300 (RR RB211 Trent 800)
	B787-8	Dreamliner	Boeing 787-8 (RR RB 211 Trent 1000)
	B787-8	Dreamliner	Boeing 787-8 (GEnx)
BOMBARDIER	CL-215-1A10		Canadair CL-215 (PW R2800)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу
	CL-215-6B11 (CL-215T Variant)		Canadair CL-215 (PWC PW120)
	CL-215-6B11 (CL-415 Variant)		Canadair CL-415 (PWC PW123)
	BD-100-1A10	Challenger 300	Bombardier BD-100-1A10 (Honeywell AS907)
	BD-700-1A10 BD-700-1A11	Global Express Global 5000	Bombardier BD-700 Series (RRD BR710)
	CL600-1A11	Challenger 600	Bombardier CL-600-1A11 (Honeywell ALF502)
	CL-600-2A12 (601 Variant) CL-600-2B16 (601-3A Variant) CL-600-2B16 (601-3R Variant)	Challenger 601 Challenger 601-3A Challenger 601-3R	Bombardier CL-600-2A12/-2B16 (variant CL 601/601-3A/3R) (GE CF34)
	CL-600-2B16 (CL 604 Variant) CL-600-2B16 (CL 604 Variant)	Challenger-604 (MSN < 5701) Challenger-605 (MSN > 5701)	Bombardier CL-600-2B16 (variant CL 604) (GE CF34)
	CL-600-2B19	Regional Jet Series 100	Bombardier CL-600-2B19 (GE CF34)
	CL-600-2C10 CL-600-2D15 CL-600-2D24 CL-600-2E25	Regional Jet Series 700/701/702 Regional Jet Series 705 Regional Jet Series 900 Regional Jet Series 1000	Bombardier CL-600-2C10/-2D15/-2D24/-2E25 (GE CF34)
	DHC-8-101 DHC-8-102 DHC-8-103	DHC-8 Series 100 DHC-8 Series 100 DHC-8 Series 100	Bombardier DHC-8-100/200/300 (PWC PW 120)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу
	DHC-8-106 DHC-8-201 DHC-8-202 DHC-8-301 DHC-8-311 DHC-8-314 DHC-8-315	DHC-8 Series 100 DHC-8 Series 200 DHC-8 Series 200 DHC-8 Series 300 DHC-8 Series 300 DHC-8 Series 300 DHC-8 Series 300	
	DHC-8-400 DHC-8-401 DHC-8-402	DHC-8 Series 400 DHC-8 Series 400 DHC-8 Series 400	Bombardier DHC-8-400 (PWC PW150)
SHORT BROTHERS PLC	SD3-30 SD3-60 SD3-SHERPA SD3-60 SHERPA	Variant 200 Variant 200 Variant 200 Variant 200	Shorts SD3 Series-30/SD3-60 (PWC PT6)
EADS CASA	C-212-CB C-212-CC C-212-CD C-212-CE C-212-CF C-212-DD C-212-DF C-212-EE C-212-VA C-212-DE CN-235 CN-235-100 CN-235-200 CN-235-300 C-295	Aviocar Aviocar Aviocar Aviocar Aviocar Aviocar Aviocar Aviocar Aviocar Aviocar Aviocar	CASA C-212 (Honeywell TPE331) CASA C-212 (PWC PT6) CASA CN-235 (GE CT7) CASA CN-235 (GE CT7) CASA C-295 (PWC PW127)
CESSNA AIRCRAFT Company	525B 525C 550 560	Citation Jet CJ3 Citation Jet CJ4 Citation Bravo Citation Encore	Cessna 525B/C (Williams FJ 44) Cessna 550/560 (PWC PW530/535)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу	
	560	Citation Encore +		
	550 S550 560 560	Citation II Citation S/II Citation V Citation Ultra	Cessna 550/560 (PWC JT15D)	
	560XL 560 XLS 560 XLS+	Citation Excel Citation XLS Citation XLS+	Cessna 560XL/XLS (PWC PW545)	
	650 650	Citation III - IV Citation VII	Cessna 650 (Honeywell TFE731)	
	680	Sovereign	Cessna 680 (PWC PW306)	
	750	Citation X	Cessna 750 (RR Corp AE3007C)	
	DASSAULT AVIATION	Falcon 10		Falcon 10 (Honeywell TFE731)
		Fan Jet Falcon	(Basic) Fan Jet Falcon	Falcon 20 (GE CF700)
Fan Jet Falcon Series C Fan Jet Falcon Series D Fan Jet Falcon Series E Fan Jet Falcon Series F				
Mystere Falcon 20-C5 Mystere Falcon 20-D5 Mystere Falcon 20-E5 Mystere Falcon 20-F5				
Fan Jet Falcon Series G Mystere Falcon 200 Mystere Falcon 20GF				
Mystere Falcon 50			Falcon 20-5 (Honeywell TFE731)	
Mystere Falcon 50		F50EX	Falcon 200 (Honeywell ATF 3-6)	
Mystere Falcon 50		F50EX	Falcon 50 (Honeywell TFE731)	
Mystere Falcon 900 Mystere Falcon 900		F900B	Falcon 50EX (Honeywell TFE731)	
Mystere Falcon 900		F900C	Falcon 900 (Honeywell TFE731)	
Mystere Falcon 900	F900C	Falcon 900C (Honeywell		

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу
			TFE731)
	Falcon 900EX		Falcon 900EX (Honeywell TFE731)
	Falcon 900EX Falcon 900EX Falcon 900EX	F900EX EASy F900DX F900LX	Falcon 900EX EASy (Honeywell TFE731)
	Falcon 2000		Falcon 2000 (CFE 738)
	Falcon 2000EX		Falcon 2000EX (PWC PW308)
	Falcon 2000EX Falcon 2000EX Falcon 2000EX	F2000EX EASy F2000DX F2000LX	Falcon 2000EX EASy (PWC PW308)
	Falcon 7X		Falcon 7X (PWC PW307A)
RUAG Aerospace GmbH (DORNIER)	228-100 series 228-200 series		Dornier 228 (Honeywell TPE331)
	328-100 series 328-300 series		Dornier 328-100 (PWC PW119) Dornier 328-300 (PWC PW306)
EMBRAER	EMB-120 EMB-120RT EMB-120ER EMB-120FC EMB-120QC	Brasilia Brasilia Brasilia Brasilia Brasilia	Embraer EMB-120 (PWC PW110 Series)
	EMB-135ER EMB-135LR EMB-135BJ EMB-145 EMB-145ER EMB-145EU EMB-145EP EMB-145LR EMB-145LU EMB-145MP EMB-145MK	Legacy 600 Legacy 650	Embraer EMB-135/145 (RR Corp E3007A)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу
	ERJ-170-100 STD ERJ 170-100 LR ERJ 170-200 STD ERJ 170-200 LR ERJ 190-100 STD ERJ 190-100 LR ERJ-190-100SR ERJ 190-100 IGW ERJ 190-100 ECJ ERJ 190-200 STD ERJ 190-200 LR ERJ 190-200 IGW	ERJ-170 ERJ-170 ERJ-175 ERJ-175 ERJ-190 ERJ-190 ERJ-190 ERJ-190 AR Lineage 1000 ERJ-195 ERJ-195 ERJ-195 AR	Embraer ERJ-170/190 (GE CF34)
	EMB-505	Phenom 300	Embraer EMB-505 (PWC PW535)
(FOKKER-FAIRCHILD) MARYLAND AIR INDUSTRIES	F-27A to -M FH-227 FH-227B FH-227C FH-227D FH-227E		Fokker F27 / Fairchild F-27/FH-227 (RRD Dart)
FOKKER SERVICES	F27 Mark 100 F27 Mark 200 F27 Mark 300 F27 Mark 400 F27 Mark 500 F27 Mark 600 F27 Mark 700	Friendship Friendship Friendship Friendship Friendship Friendship Friendship	
	F27 Mark 050 F27 Mark 0502 F27 Mark 0604	Fokker 50 Fokker 50 Fokker 60	Fokker 50/60 Series (PWC PW 125/127)
	F28 Mark 1000 F28 Mark 1000C F28 Mark 2000	Fellowship Fellowship Fellowship	Fokker F28 Series (RRD Spey)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу
	F28 Mark 3000 F28 Mark 3000C F28 Mark 3000R F28 Mark 3000RC	Fellowship Fellowship Fellowship Fellowship	
	F28 Mark 4000	Fellowship	Fokker F28 Series (RRD Spey)
	F28 Mark 0100 F28 Mark 0070	Fokker 100 Fokker 70	Fokker 70/100 (RRD Tay)
GULFSTREAM AEROSPACE LP (GALP) c/o Israel Aircraft Industries	1125 Westwind Astra Astra SPX G100	Gulfstream 100	Gulfstream (IAI) 100/1125/Astra SPX (Honeywell TFE731)
	Gulfstream G150	Gulfstream G150	Gulfstream (IAI) G150 (Honeywell FE731)
	Gulfstream 200 / Galaxy	Galaxy 200	Gulfstream (IAI) 200/Galaxy (PWC W306)
GULFSTREAM AEROSPACE Corporation	G-159	Gulfstream I	Gulfstream G-159 (RRD Dart)
	G-1159 G-1159A G-1159B	Gulfstream II Gulfstream IIB Gulfstream III	Gulfstream G-1159 Series (RRD Spey)
	G-IV/GIV-SP GIV (G300) GIV (G400)	Gulfstream G-IV/GIV-SP Gulfstream G300 Gulfstream G400	Gulfstream G-IV Series (RRD Tay)
	GIV-X (G450) GIV-X (G350)	Gulfstream G450 Gulfstream G350	Gulfstream GIV-X Series (RRD Tay)
	GV	Gulfstream GV	Gulfstream GV basic model (RRD BR710)
	GV-SP (G550) GV-SP (G500)	Gulfstream G550 Gulfstream G500	Gulfstream GV-SP Series (RRD BR710)
HAWKER BEECHCRAFT Corporation	HS.125 series 700 BAe.125 series 800 Hawker 800 DH.125 series 1	"Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley"	BAe 125 Series /700/800 (Honeywell TFE731)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу
	DH.125 series 3 HS.125 series 3 HS.125 series F3 BH.125 series 400 DH.125 series 400 HS.125 series F400 BH.125 series 600 HS.125 series 600 HS.125 series F600	"Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Beechcraft Hawker" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Beechcraft Hawker" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley"	
	Hawker 750 Hawker 800XP Hawker 850XP Hawker 900XP	Hawker 750 Hawker 800XP Hawker 850XP Hawker 900XP	BAe 125 Series 50/800XP/850XP/900XP (Honeywell TFE731)
	DH.125 series 1 HS.125 series 1 DH.125 series 3 HS.125 series 3 HS.125 series F3 DH.125 series 400 HS.125 series 400 BH.125 series 400 HS.125 series F400 BH.125 series 600 HS.125 series 600 HS.125 series F600	"Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley" "Beechcraft Hawker" "Hawker Siddeley" "Beechcraft Hawker" "Hawker Siddeley" "Hawker Siddeley"	BAe 125 Series (RR Viper)
	BAe.125 series 1000A/B Hawker 1000		BAe 125 Series 1000 (PWC PW305)
	300 300LW	Super King Air Super King Air	Beech 300 Series (PWC PT6)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу
	B300 B300C	Super King Air 350 Super King Air 350 C	
	400 400A 400T MU-300 MU-300-10	Beechjet Beechjet (Hawker 400XP) Beechjet Diamond I/IA Diamond II	Beech 400 / Mitsubishi MU-300 (PWC JT15)
	1900 1900C 1900D	Airliner Airliner Airliner	Beech 1900 (PWC PT6)
	4000	Hawker 4000	Hawker 4000 (PWC PW308)
	ISRAEL AIRCRAFT INDUSTRIES	IAI 1121 IAI 1121A IAI 1121B IAI 1123	Jetcommander Jetcommander Jetcommander Commodore Jet
IAI 1124 IAI 1124A		Westwind Westwind	IAI 1124 (Honeywell TFE731)
KELOWNA (Convair)	440		Convair 580 (RR Corp 501)
LEARJET	24 /24A 24B / 24B-A 24C 24D / 24D-A 24 E 24F / 24F-A 25 25A 25B 25C 25D 25F		Learjet 24/25 (GE CJ610)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу
	28 29		Learjet 28/29 (GE CJ610)
	31/ 31A		Learjet 31 (Honeywell TFE731)
	35 / 35A 36 / 36A		Learjet 35/36 (Honeywell TFE731)
	Learjet 45 Learjet 40	LJ45 LJ45	Learjet Model 45 (Honeywell TFE731)
	55/ 55B/ 55C		Learjet 55 (Honeywell TFE731)
	Learjet 60 Upgraded Learjet 60	LJ60 LJ60XR	Learjet 60 (PWC PW305)
LOCKHEED MARTIN Corporation	1329-25	JetStar II	Lockheed 1329 (Honeywell TFE731)
	1329-23A 1329-23D 1329-23E	JetStar JetStar (-8 version)	Lockheed 1329 PW (PW JT12)
	Model 188C Model L-188	Electra Electra	Lockheed 188 (RR Corp 501)
	382 382B 382E 382F 382G	Hercules Hercules Hercules Hercules Hercules	Lockheed 382 (RR Corp 501)
	382J	Hercules II	Lockheed 382 (RR AE2100)
	L-1011-385-1 L-1011-385-1-14 L-1011-385-1-15 L-1011-385-3	TriStar TriStar TriStar TriStar	Lockheed L-1011 (RR RB211)
	MCDONNELL DOUGLAS Corporation	DC-8 Series 70 DC-8 Series 70F	
DC-8 Series 50 DC-8F DC-8 Series 60			DC-8 (PW JT3D)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу
	DC-8 Series 60F		
	DC-8 Series 40		DC-8 (RR Conway)
	DC-9-10 Series DC-9-20 Series DC-9-30 Series DC-9-40 Series DC-9-50 Series		DC-9 (PW JT8D)
	DC-9-81 (MD-81) Series DC-9-82 (MD-82) Series DC-9-83 (MD-83) Series DC-9-87 (MD-87) Series MD-88		MD-80 Series (PW JT8D)
	MD-90 Series		MD-90 (IAE V2500)
	717-200		MD 717-200 (RRD BR700-715)
	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F		DC-10/MD-10 (GE CF6)
	MD-11 MD-11F		MD-11 (GE CF6)
	MD-11		MD-11 (PW4000)
	M7 AEROSPACE SA227-AT SA227-TT SA227-CC SA227- DC SA227- SA227-PC	Swearingen Metro Swearingen Metro	Fairchild SA227 Series (Honeywell TPE331) Fairchild SA227 Series (PWC PT6)
	POLSKIE ZAKLADY LOTNICZE	PZL M28 00 PZL M28 02 PZL M28 05	
SABRELINER	NA-265-65		Sabreliner NA-265 (Honeywell)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу
Corporation			TFE731)
	NA-265-65		Sabreliner NA-265 (PW JT12)
SAAB AB, SAAB Aerosystems	340A(SF340A) 340B	Saab-Fairchild 340A	Saab (SF) 340 (GE CT7)
	2000		Saab 2000 (RR Corp AE2100)
TUPOLEV PSC	TU 204-120CE		Tupolev TU 204 (RR RB211)
VIKING AIR	DHC-7-100 DHC-7-101 DHC-7-102 DHC-7-103 DHC-7-110 DHC-7-111		De Havilland DHC-7 (PWC PT6)

2 Літаки з максимальною злітною масою 5700 кг і менше, які потребують підготовки на тип та індивідуального рейтингу типу (A-tr)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу
AERO VODOCHODY	Ae 270		Aero Ae-270 (PWC PT6)
AIRCRAFT INDUSTRIES	L-410M L-410 UVP L-410 UVP-LW L-410 UVP-FG L-410 UVP-E- LW	Turbo let Turbo let	Let L-410 LW (Walter-M601)
CESSNA AIRCRAFT Company	425	Corsair / Conquest I	Cessna 425 (PWC PT6)
	441		Cessna 441 (Honeywell TPE331)
	500	Citation / Citation I	Cessna 500/501/551 (PWC JT15D)
	501	Citation	Cessna 500/501/551 (PWC JT15D)
	551	Citation II	Cessna 500/501/551 (PWC JT15D)
	510		Cessna 510 (PWC PW615)
	525 525A	Citation Jet CJ1 Citation Jet CJ2	Cessna 525/525A (Williams FJ 44)
DORNIER Seastar	Seastar CD2		Dornier Seastar CD2 (PWC PT6)
ECLIPSE AEROSPACE Inc.	EA500		Eclipse EA500 (PWC PW610)
EMBRAER	EMB-110P1	Bandeirante	Embraer EMB-110 (PWC PT6)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу
Empresa Brasileira de Aeronautica	EMB-110P2	Bandeirante	
	EMB-121A	Xingu I	Embraer EMB-121 (PWC PT6)
	EMB-121A1	Xingu II	
	EMB-121V	Xingu III	
HAWKER BEECHCRAFT Corporation	65-90	King Air	Beech 90 Series (PWC PT6)
	65-A90	King Air	
	65-A90-1	King Air	
	65-A90-4	King Air	
	65-A90-2	King Air	
	B90	King Air	
	C90	King Air	
	C90A	King Air	
	C90GT	King Air	
	C90GTi	King Air	
	E90	King Air	
	F90	King Air	
	H90	King Air	
		200/A200	
200C/A200C			
200CT/A200CT			
200T			
B200			
B200C			
B200CT			
B200T			
B200GT			
B200CGT			
	99		Beech 99/100 Series (PWC PT6)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу
	99A A99 A99A B99 C99 100 A100 A100A/C	Airliner Airliner Airliner Airliner King Air King Air King Air	
	B100		Beech B100 (Honeywell TPE331)
	390	Premier 1, 1A	Beech 390 (Williams FJ44)
ISRAEL AIRCRAFT Industries	Arava 101B		Arava 101B (PWC PT6)
LEARJET	LJ 23		Learjet 23 (GE CJ610)
M7 AEROSPACE	SA226-T SA226-TC SA226-AT SA226-T(B)		Fairchild SA226 (Honeywell TPE331)
MITSUBISHI Heavy Industries	MU-2B MU-2B-10 MU-2B-20 MU-2B-25 MU-2B-30 MU-2B-35 MU-2B-40 MU-2B-36 MU-2B-60		Mitsubishi MU-2B (Honeywell TPE331)
PIAGGIO Aero Industries	P.166 DPI		Piaggio P166 (PWC PT6)
	P180	Avanti	Piaggio P180 Avanti/Avanti II (PWC PT6)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу
	P180	Avanti II	
PILATUS AIRCRAFT	PC-12 PC-12/45 PC-12/47 PC-12/47E		Pilatus PC-12 (PWC PT6)
PIPER AIRCRAFT	PA-42-1000	Cheyenne 400LS	Piper PA-42 (Honeywell TPE-331)
	PA-42 PA-42-720 PA-42-720R	Cheyenne III Cheyenne IIIA	Piper PA-42 (PWC PT6)
	PA-46-500TP	Malibu Meridian	Piper PA-46-500TP (PWC PT6)
REIMS AVIATION	F406	Caravan II	Reims-Cessna F 406 (PWC PT6)
SOCATA	TBM 700 A TBM 700 B TBM 700 C1 TBM 700 C2		Socata TBM 700/850 (PWC PT6)
	TBM 700 N	TBM 850	
TWIN COMMANDER AIRCRAFT Corporation	680-T 680-V 680-W 681 690 690A 690B 690C 690D 695 695A 695B		Twin Commander-680/681/690/695 Series (Honeywell TPE331)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель літака	Комерційне найменування	3. Внесення рейтинга типу
VIKING AIR (Bombardier) (De Havilland)	DHC-6-1 DHC-6-100/110 DHC-6-200/210 DHC-6-300/310/320 DHC-6-400	Twin Otter Twin Otter Twin Otter Twin Otter Twin Otter	De Havilland DHC-6 (PWC PT6)
VULCANAIR	AP68TP300 AP68TP600	Spartacus Viator	Vulcanair AP68TP Series (RR Corp 250)
	SF600 SF600A		Vulcanair SF600 (RR Corp 250)

3. Літаки з декількома газотурбінними двигунами (АМТЕ) з максимальною злітною масою 5700 кг і менше, які підходять для екзаменування з типу та рейтингів групи виробника

Утримувач сертифіката типу	Внесення рейтинга типу
GOVERNMENT AIRCRAFT FACTORIES (ASTA)	Nomad N24A (RR Corp 250)
B-N GROUP Ltd. (Britten-Norman)	Britten-Norman BN2T Series (RR Corp 250)
RUAG Aerospace Services GmbH	Dornier Do 28 Series-(PWC PT6)
DORNIER	Dornier Do 28 (Walter M601)
M7 AEROSPACE (Fairchild-Swearingen Corp)	Fairchild SA26-T (PWC PT6)
	Fairchild SA26-AT(Honeywell TPE331)
PIPER AIRCRAFT Corporation	Piper PA-31T Series (PWC PT6)
SHORT BROTHERS	Shorts SC7 (Honeywell TPE331)

4. Літаки з одним газотурбінним двигуном (ASTE) з максимальною злітною масою 5700 кг і менше, які підходять для екзаменування з типу та рейтингів групи

Утримувач сертифіката типу	Внесення рейтинга типу
AIR TRACTOR	Air Tractor AT-302 (Lycoming LTP-101)
	Air Tractor AT-400/500/600/800 Series (PWC PT6)
ZLIN AIRCRAFT INDUSTRIES	Zlin Z-37 T Series (Walter M601)
ALENIA AERMACCHI	Aermacchi SF260 (RR Corp 250)
ALLIED AG CAT Productions	Grumman G-164 (PWC PT6)
CESSNA AIRCRAFT Company	Cessna (Soloy) 206/207 (RR Corp 250)
	Cessna 208 Series (PWC PT6)
	Cessna 210 (RR Corp 250)
EADS PZL "WARSZAWA- OKECIE"	EADS PZL PZL-106 BT (Walter M601)
	EADS PZL PZL-106 BTU (PWC PT6)
EXTRA Flugzeugproduktions- und Vertiebs GmbH	Extra EA-400-500 (RR Corp 250)
GROB Luft- und Raumfahrt	Grob G 520 Series (Honeywell TPE331)
MAULE AEROSPACE TECHNOLOGY	Maule MX-7 (RR Corp 250)
PACIFIC AEROSPACE Corporation	PAC 750XL (PWC PT6)
PILATUS AIRCRAFT	Pilatus PC-6 Series (PWC PT6)
	Pilatus PC-6 Series (Turbomeca Astazou)
	Pilatus PC-6 Series (Honeywell TPE 331)
THRUSH AIRCRAFT	Ayres S2R-Series (PWC PT6)
VIKING AIR (Bombardier) (De Havilland)	DeHavilland DHC-2 (PWC PT6)

5. Літак з декількома поршневими двигунами – металева конструкція (AMPE-MS), який підходить для екзаменування з типу та рейтингів групи

Утримувач сертифіката типу	Внесення рейтинга типу
AEROSTAR AIRCRAFT Corporation	Piper PA-60/61 Series (Lycoming)
AIRCRAFT INDUSTRIES	Let L 200 (LOM)
B-N GROUP (Britten-Norman)	Britten-Norman BN2 (Lycoming) Britten-Norman BN2A Series (Lycoming) Britten-Norman BN2B Series (Lycoming)
CESSNA AIRCRAFT Company/ REIMS AVIATION	Cessna 310/320 Series (Continental) Cessna 335 (Continental) Cessna 336 (Continental) Cessna/Reims-Cessna 337 Series (Continental) (not pressurised) Cessna/Reims-Cessna 337 Series (Continental) (pressurised) Cessna 340 (Continental) Cessna 401/402 (Continental) Cessna 404 (Continental) Cessna 411 (Continental) Cessna 414 (Continental) Cessna 421 (Continental) Cessna T303 (Continental)
GENERAL AVIA Costruzioni Aeronautiche	General Avia F20 Series (Lycoming)
HAWKER BEECHCRAFT Corporation	Beech 50 Series (Lycoming) Beech 55 Series (Continental) Beech 56 Series (Lycoming) Beech 58 Series (Continental) Beech 58P (Continental) Beech 58TC (Continental) Beech 60 Series (Lycoming) Beech 65-80 Series (Lycoming)

Утримувач сертифіката типу	Внесення рейтинга типу
	Beech 76 (Lycoming) Beech 95 Series (Lycoming)
OMA SUD SPA Sky Technolgies	SKYCAR (Lycoming)
PIAGGIO Aero Industries	Piaggio P166 (Lycoming)
PIPER AIRCRAFT	Piper PA-23 Aztec (Lycoming) Piper PA-30 Series (Lycoming) Piper PA-31 Series (Lycoming) Piper PA-31P (Lycoming) Piper PA-34 Series (Lycoming) Piper PA-34 Series (Continental) Piper PA-39/40 Series (Lycoming) Piper PA-44 Series (Lycoming)
PZL MIELEC	PZL-M20 (PZL)
RUAG Aerospace Services GmbH	Do 28 Series (Lycoming)
SOCATA	Grumman GA-7 (Lycoming)
STOL AIRCRAFT Corporation	Republic UC-1 (Lycoming)
TECNAM Costruzioni Aeronautiche	Tecnam P2006T (Rotax)
TWIN COMMANDER AIRCRAFT Corporation	Commander 685 (Continental) Commander 500 Series/680 Series (Lycoming) Rockwell 700 (Lycoming)
VULCANAIR	Vulcanair P.68 Series (Lycoming) Vulcanair F600A (Lycoming)

6. Літак з одним поршневим двигуном – металева конструкція (ASPE-MS), який підходить для екзаменування з типу та рейтингів групи

Утримувач сертифіката типу	Внесення рейтинга типу
AERO Sp.z.o.o	Aero AT-3 (Rotax)
AIRCRAFT INDUSTRIES	Let Z-37 Series (LOM)
AIR TRACTOR	Air Tractor AT-250/300 (PW R985) Air Tractor AT-301/401/501 (PW R1340) Air Tractor AT-401 (PZL-3S)
Air Transport Group Holdings, Inc	Lake C/LA Series (Lycoming)
ALENIA AERMACCHI	Aermacchi AL60 (Continental) Aermacchi AL60 (Lycoming) SIAI-Marchetti S.205/S.208 (Lycoming) SIAI-Marchetti S.205 (Franklin) Aermacchi SF260 Series (Lycoming)
ALLIED AG CAT Productions	Grumman G-164 (Continental) Grumman G-164 (Jacobs) Grumman G-164 (PW R Series)
APEX Aircraft CEAPR	Robin HR 100 series (Lycoming) Robin HR 100 series (Continental) Robin R 1180 series (Lycoming) Robin R 3000 series (Lycoming)
ALPHA AVIATION (APEX Aircraft)	Robin HR 200/ R 2000 series (Lycoming)
ARV Aviation	ARV 1 Super 2 (Hewland)
BULKOW	Bolkow BO 208 (Continental) Bolkow BO 209 (Lycoming)
COMMANDER PREMIER AIRCRAFT CO.	Commander 112 (Lycoming) Commander 114 (Lycoming)
DE HAVILLAND Support	Beagle B.121 series 1 (Continental) Beagle B.121 series 2/3 (Lycoming)
DYNAC AEROSPACE	Aerocommander 100 (Lycoming)

Утримувач сертифіката типу	Внесення рейтинга типу
Corporation	
	Cessna 150 Series (Rotax) Cessna/Reims-Cessna 150/F150 Series (Continental) Cessna/Reims-Cessna 152/F152 Series (Lycoming) Cessna/Reims-Cessna 172/F172 Series (Lycoming) Cessna/Reims-Cessna 172/F172 Series (Continental) Cessna 172 Series (Thielert) Cessna 175 Series (Lycoming) Cessna 175 Series (Continental) Cessna 177 Series (Lycoming) Cessna 180 Series (Continental) Cessna/Reims-Cessna 182/F182 Series (Lycoming) Cessna/Reims-Cessna 182/F182 Series (Continental) Cessna/Reims-Cessna 182/F182 Series (SMA) Cessna 185 Series (Continental) Cessna 188 (Continental) Cessna 206 Series (Continental) Cessna 206 Series (Lycoming) Cessna 207 Series (Continental) Cessna 210 Series (Continental)
EVEKTOR	Evektor EV-97 (Rotax)
FFAALTENRHEIN	AS202 Series (Lycoming)
FLS AEROSPACE	OA7 Optica Series (Lycoming) Club Sprint/Sprint 160 (Lycoming)
FUJI Heavy Industries	Fuji FA-200 Series (Lycoming)
GARDAN	Gardan GY 80 (Lycoming)
GENERAL AVIA Costruzioni Aeronautiche	General Avia F.22 (Lycoming)
GIPPSLAND Aeronautics	Gippsland GA8 (Lycoming)
HAWKER BEEHCRAFT Corporation	Beech 23 Series (Lycoming) Beech A23 (Continental) Beech 24 Series (Lycoming)

Утримувач сертифіката типу	Внесення рейтинга типу
	Beech 33 Series (Continental) Beech 35 Series (Continental) Beech 36 Series (Continental) Beech 77 (Lycoming)
S.C.Constructii Aeronautice S.A	IAR-46 (Rotax)
INTERCEPTOR AIRCRAFT Corporation	Aerocommander 200 (Continental)
LAVIA ARGENTINA S.A. (LAVIASA)	Piper PA-25 Series (Lycoming)
MAULE AEROSPACE TECHNOLOGY	Maule M4 (Continental) Maule M4 (Franklin) Maule M5 (Lycoming) Maule M5 (Franklin) Maule M5 (Continental) Maule M6 (Lycoming) Maule M7 Series (Lycoming) Maule MX-7 (Lycoming)
METEOR	Meteor FL53 (Continental) Meteor FL54 (Continental) Meteor FL55 (Lycoming)
MOONEY AIRPLANE Company	Mooney M20B to M20S/M22 (Lycoming) Mooney M20 (Continental)
PILATUS AIRCRAFT	Pilatus PC-6 Series (Lycoming)
PIPER AIRCRAFT PIPER AIRCRAFT	Piper PA-24 Series (Lycoming) Piper PA-28 Series (Lycoming) Piper PA-28 Series (Continental) Piper PA-28 Series (Thielert) Piper PA-32 Series (Lycoming) Piper PA-36 Series (Lycoming) Piper PA-36 Series (Continental) Piper PA-38 Series (Lycoming) Piper PA-46 Series (Continental)

Утримувач сертифіката типу	Внесення рейтинга типу
	Piper PA-46 Series (Lycoming)
SKY Int	Aviat Husky A (Lycoming)
EADS PZL "WARSZAWA-OKECIE"	PZL-101A Gawron (Ivchenko) PZL-104A Wilga (Ivchenko) PZL-104 Wilga Series (PZL) PZL M 18 (PZL) PZL M 26 (Lycoming) PZL-104 Wilga (Lycoming)
REGAL AIR, Inc.	REGAL AIR 305 Seris (Continental)
REVO, Inc.	REVO C/LA-4 Series (Lycoming)
SOCATA	SOCATA MS 881 (Potez) SOCATA MS 894/ PZL Koliber (Franklin) SOCATA Rallye Series (Continental) SOCATA Rallye Series (Lycoming) SOCATA TB Series (Lycoming)
SYMPHONY AIRCRAFT Industries	Symphony OMF-100-160 (Lycoming)
TECNAM Costruzioni Aeronautiche	Tecnam P92 (Rotax) Tecnam P96/P2002/P2004 (Rotax)
THRUSH Aircraft	Ayres S2R (PW R-985)
TRUE FLIGHT Holdings	Grumman/American AA-1 Series (Lycoming) Grumman/American AA-5 Series (Lycoming)
VULCAN AIR	Partenavia P.64 (Lycoming) Partenavia P.66 (Lycoming)
WASSMER	CERVA CE43 (Lycoming) CERVA CE44 (Continental)
YAKOVLEV	Yakovlev YAK-18T (Vedeneyev) Yakovlev YAK-54/55/55M (Vedeneyev)
ZLIN AIRCRAFT (MORAVAN AVIATION)	Zlin Z-42 Series (LOM) Zlin Z-43 (LOM) Zlin Z-50 (LOM) Zlin Z-50L Series (Lycoming)

Утримувач сертифіката типу	Внесення рейтинга типу
	Zlin Z-26 Series (Walter Minor/M Avia) Zlin Z-143 L (Lycoming) Zlin Z-242 L (Lycoming) Zlin Z-526 L (Lycoming)

7. Літак з декількома поршневими двигунами – дерев'яна конструкція (AMPE-WS), який підходить для екзаменування з типу та рейтингів групи

В цьому переліку немає повітряних суден.

8. Літак з одним поршневим двигуном – дерев'яна конструкція (ASPE-WS), який підходить для екзаменування з типу та рейтингів групи

Утримувач сертифіката типу	Внесення рейтинга типу
ALEXANDRIA Aircraft	Bellanca 14-19 Series (Continental) Bellanca 17-30/17-31 Series (Continental)
APEX CEAPR	Robin ATL / ATL S (JPX 4T60) Robin ATL L (Limbach L2000)
APEX Dyn'Aero	CAP 10 (Lycoming)
APEX CEAPR	Robin DR 220 series (Continental) Robin DR 250 series (Lycoming) Robin DR 300 series (Lycoming) Robin DR 400 series (Lycoming) Robin DR 400RP (Porsche) Robin DR 400RP (Thielert)
AMERICAN CHAMPION	Champion 7 Series (Continental)
	Champion 7 Series (Lycoming)
	Champion 8 Series (Lycoming)
BOLKOW	Klemm K1.107/F.207 (Continental)
	Bolkow F.207 (Lycoming)
MOONEY AIRPLANE Company	Mooney M20/M20A (Lycoming)
	Mooney M18L (Continental)
NIPPER	Nipper T-66 (Stark)
EIS	RF 6B (Continental)
	RF 6B (Lycoming)
SCHEIBE Flugzeugbau	SF 23 Series (Continental)
SKY INTERNATIONAL	Pitts S-1 Series (Lycoming)
	Pitts S-2 Series (Lycoming)
Skyfox Aviation Ltd	CA25 Series (Rotax)
SLINGSBY Aviation	SlingsbyT67 Series (Lycoming)
EIS GmbH	RS 180 (Lycoming)

TAYLORCRAFT 2000	Taylorcraft 19 Series (Continental) Taylorcraft F21/F22 Series (Lycoming)
VULCAN AIR	Partenavia P57 (Lycoming)
WACO Aircraft Company	Waco YMF (Jacobs)
WASSMER	WA40 Series (Lycoming) WA41 (Lycoming) WA4/21 Series (Lycoming)

9. Літак з декількома поршневими двигунами – композитна конструкція (AMPE-CS), який підходить для екзаменування з типу та рейтингів групи

Утримувач сертифіката типу	Внесення рейтинга типу
DIAMOND AIRCRAFT	Diamond DA42 Series (Thielert)
Industries	Diamond DA42 Series (Austro Engine)

10. Літак з одним поршневим двигуном – композитна конструкція (ASPE-CS), який підходить для екзаменування з типу та рейтингів групи

Утримувач сертифіката типу	Внесення рейтингу типу
APEX Dyn'Aero	CAP 20/21 (Lycoming) CAP 230 Series (Lycoming)
AQUILA Aviation by Excellence AG	Aquila AT01 (Rotax)
CESSNA AIRCRAFT Company (COLUMBIA)	Cessna C300/C350/C400 (Continental)
CIRRUS Design Corporation	Cirrus SR20 (Continental) Cirrus SR22 Series (Continental)
DIAMOND AIRCRAFT Industries	Diamond DA20/DV20 (Rotax) Diamond DA20 (Continental) Diamond DA40 (Lycoming) Diamond DA40 D (Thielert) Diamond DA40 (Austro Engine)
AIRCRAFT Design and Certification	(WD) D4 Fascination (Rotax)
EXTRA Flugzeugproduktions- und Vertriebs-GmbH	Extra EA-300 Series (Lycoming) Extra EA-400 (Continental)
FFT GYROFLUG	SC01 Series (Lycoming)
GROB Luft- und Raumfahrt	Grob G1 15/120 Series (Lycoming)
INSTYTUT LOTNICTWA	Instytut Lotnictwa 1-23 Manager (Lycoming)
INIZIATIVE INDUSTRIALI ITALIANE	III Sky Arrow 650/710 (Rotax)
ISSOIRE AVIATION	Issoire APM 20/30 (Rotax)
LIBERTY AEROSPACE Incorporated	Liberty XL-2 (Continental)
GOMOLZIG	Ruschmeyer R90-230RG (Lycoming)
SEASTAR CORP	TSC Series (Lycoming)

SUKHOI	Sukhoi SU-29 (Vedeneyev) Sukhoi SU-31 (Vedeneyev) Sukhoi SU-26 (Vedeneyev) Sukhoi Su-29/31 (MGA)
SLINGSBY AVIATION	Slingsby T67A/T67B/T67C/T67M Series (Lycoming)

11. Багатодвигунні вертольоти (МЕН), які потребують підготовки на тип та індивідуального рейтингу типу

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель вертольоту	Комерційне найменування	3. Внесення рейтингу типу
AGUSTA	A109E		Agusta A109 Series (PWC PW206/207)
	A109S		
	AW109SP		
	A109		Agusta A109 Series (RR Corp 250)
	A109A		
	A109AII		
	A109C		
	A109K2		Agusta A109 (Turbomeca Arriel 1)
	A109E		Agusta A109 Series (Turbomeca Arrius 2)
	A109LUH		
AB139		Agusta AB139 / AW 139 (PWC PT6)	
AW139			
EH101-500 Series		Agusta/Westland EH-101 (GE CT7)	

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель вертольоту	Комерційне найменування	3. Внесення рейтингу типу
	EH101-510 Series		
	EH101-300		
AGUSTA	AB 212		Bell 212 / Agusta AB212 (PWC PT6)
BELL HELICOPTER TEXTRON	212		
	214ST		Bell 214ST(GE CT7)
	412		Bell 412 / Agusta AB412 (PWC PT6)
	412EP 412CF		
AGUSTA	AB412 AB412 EP		
BELL HELICOPTER CANADA	427		Bell 427 (PWC PW207D)
	222 222B 222U		Bell 222 (Honeywell LTS 101)
	230	230 Executive 230 Utility 230 EMS	Bell 230 (RR Corp 250)
	427		Bell 427 (PWC PW207D)
	429		Bell 429 (PWC PW207D)
	430		Bell 430 (RR Corp 250)
ERICKSON AIR- CRANE	EAC S-64F		Erickson S-64 (PW JFTD 12)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель вертольоту	Комерційне найменування	3. Внесення рейтингу типу
EUROCOPTER	SA 330 F SA 330 G SA 330 J		Eurocopter SA 330 (Turbomeca Turmo)
	AS 332 C AS 332 L AS 332 C1 AS 332 L1		Eurocopter AS 332 (Turbomeca Makila 1A/1A1)
	AS 332 L2		Eurocopter AS 332 L2 (Turbomeca Makila 1A2)
	AS 355 E AS 355 F AS 355 F1 AS 355 F2		Eurocopter AS 355 (RR Corp 250)
	AS 355 N AS 355 NP		Eurocopter AS 355 (Turbomeca Arrius 1)
	SA 365 N	Dauphin	Eurocopter SA 365 N (Turbomeca Arriel 1)
	SA365 N1		Eurocopter SA 365 N1, AS 365 N2 (Turbomeca Arriel 1)
	AS 365 N2		
	AS 365 N3		Eurocopter AS 365 N3 (Turbomeca Arriel 2C)
	EC 155 B EC 155 B1		Eurocopter EC 155 (Turbomeca Arriel 2)
	EC 225 LP		Eurocopter EC 225 (Turbomeca Makila 2A)
	SA 365 C SA 365 C1 SA 365 C2 SA 365 C3	Dauphin	Eurocopter SA 365 C Series (Turbomeca Arriel 1)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель вертольоту	Комерційне найменування	3. Внесення рейтингу типу
	SA 366 G1	Dauphin	Eurocopter SA 366 G1 Series (Lycoming LTS101)
EUROCOPTER DEUTSCHLAND GMBH	BO 105 A BO 105 C/CBS-4/-5 BO 105 D/DB BO 105 DB-4 BO 105 DBS Series BO 105 LS A-1/A-3 BO 105 S		BO 105 series (RR Corp 250)
	EC 135 P1 Series EC 135 P2 Series EC 635 P2+		Eurocopter EC 135 (PWC PW206)
	EC 135 T1 Series EC 135 T2 Series EC 635 T1 EC 635 T2 Series		Eurocopter EC 135 (Turbomeca Arrius 2B)
	MBB-BK 117 A Series MBB-BK 117 B Series		Eurocopter MBB-BK 117 A/B (Honeywell LTS 101)
	MBB-BK 117 C1		Eurocopter MBB-BK 117 C1 (Turbomeca Arriel 1)
	MBB-BK 117 C2	EC145	Eurocopter MBB-BK 117 C2 (Turbomeca Arriel 1)
KAMOV	KA-32A/T		Kamov Ka 32 (Klimov)
MD HELICOPTERS, INC.	MD900		MD Helicopters MD900 (PWC PW206/207)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель вертольоту	Комерційне найменування	3. Внесення рейтингу типу
PZL-SWIDNIK	W-3A W-3AS		PZL-Swidnik W-3A/W-3AS (Rzeszow PZL-10W)
AGUSTA	AS61N AS61NI		Agusta AS61N/Sikorsky S-61N (GE CT58)
SIKORSKY AIRCRAFT	S-61N S-61NM		
	S-58 BT to JT		Sikorsky S-58 (PWC PT6T)
	S-76A		Sikorsky S-76A (RR Corp 250)
	S-76A S-76A	S-76A+ S-76A+ +	Sikorsky S-76A (Turbomeca Arriel 1)
	S-76B	S-76B	Sikorsky S-76B (PWC PT6)
	S-76C		Sikorsky S-76C (Turbomeca Arriel 1)
	S-76C S-76C	S-76C+ S-76C+ +	Sikorsky S-76C (Turbomeca Arriel 2)
	S-92A		Sikorsky S-92A (GE CT7-8)

12. Вертольоти - з одним газотурбінним двигуном (HSTE), які підходять для екзаменування з типу та рейтингів групи

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель вертольота	Комерційне найменування	3. Внесення рейтингу типу
AGUSTA	A119 AW119 MkII	Koala	Agusta A119/ Agusta AW119MkII (PWC PT6)
BELL HELICOPTER TEXTRON	214B 214B-1		Bell 214 (Honeywell T5508)
BELL HELICOPTER CANADA	407		Bell 407 (RRCorp 250)
AGUSTA	AB 204 B Series AB 205 A1		Agusta AB204, AB205 / Bell 204, 205 (Honeywell T53)
BELL HELICOPTER TEXTRON, INC.	204B 205A-1		
AGUSTA	AB 206A AB 206B		Agusta AB206 / Bell 206 (RR Corp 250)
BELL HELICOPTER TEXTRON CANADA LIMITED	206 series from A to L		
THE ENSTROM HELICOPTER CORPORATION	480 480B		Enstrom 480 (RR Corp 250)
EUROCOPTER	AS 350 AS 350 B1 AS 350 B2 AS 350 BA AS 350 BB	Ecureuil	Eurocopter AS 350 (Turbomeca Arriel 1)
	AS 350 B3		Eurocopter AS 350 (Turbomeca Arriel 2B)
	AS 350 D		Eurocopter AS 350 (Honeywell LTS 101)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель вертольота	Комерційне найменування	3. Внесення рейтингу типу
	EC 120 B	Colibri	Eurocopter EC 120 (Turbomeca Arrius 2F)
	EC 130 B4		Eurocopter EC 130 (Turbomeca Arriel 2B)
	SA 315 B	Lama	Eurocopter SA 315B (Turbomeca Artouste)
	SA 3180 SA 318 B SA 318 C	Alouette- Astazou	Eurocopter SA 318 (Turbomeca Astazou)
	SA 319 B	Alouette III	Eurocopter SA 319 (Turbomeca Astazou XIV)
	SA 341 G	Gazelle	Eurocopter SA 341 (Turbomeca Astazou)
	SA 342 J	Gazelle	Eurocopter SA 342 J (Turbomeca Astazou XIV)
	SA 360C	Dauphin	Eurocopter SA 360 (Turbomeca Astazou XVIII A)
	SE 3160 SA 316 B SA 316 C	Alouette III	Eurocopter SA 316 B/SA 316 C (Turbomeca Artouste)
KAMAN AEROSPACE CORPORATION	K-1200		Kaman K-1200 (Honeywell T5317)
MD HELICOPTERS INC. (MDHI)	369 H series 369 D to FF		MD Helicopters 369 Series / SEI NH-500D (RR Corp 250)
S.E.I SERVIZI ELICOTTERISTICI ITALIAN I	NH-500D		
MD HELICOPTERS INC. (MDHI)	600N 500N		MD Helicopters 500N/600N / AMD500N (RR Corp 250)

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель вертольота	Комерційне найменування	3. Внесення рейтингу типу
S.E.I SERVIZI ELICOTTERISTICI ITALIAN I	AMD-500N		
PZL-SWIDNIK	SW-4		PZL SW-4 (RR Corp 250)
SCHWEIZER AIRCRAFT CORPORATION	269D		Schweizer 269D (RR Corp 250)

13. Вертольоти – з одним поршневим двигуном (HSPE), які підходять для екзаменування з типу та рейтингів групи

1. Утримувач сертифіката типу	2. Модель вертольота	Комерційне найменування	3. Внесення рейтингу типу
ANTARES INTERNATIONAL	SH-4		Silvercraft SH-4 (Franklin)
AGUSTA	AB 102		Agusta AB 102 (PW S1H4)
BRANTLY INTERNATIONAL, INC.	B-2		Brantly B2 (Lycoming)
HELICOPTERES GUIMBAL	G2	Cabri	Cabri G2 (Lycoming)
THE ENSTROM HELICOPTER CORPORATION	F-28 series 280 series		Enstrom F-28/280 (Lycoming)
SEI (BREDA-NARDI)	NH 300C	Model 300C	Schweizer/ Breda Nardi (Hughes) 269/300 (Lycoming)
SCHWEIZER AIRCRAFT CORPORATION	269A 269B 269C 269C-1		
ROBINSON HELICOPTER COMPANY	R22 R22 ALPHA R22 BETA R22 MARINER R44 R44 II		Robinson R22/R44 Series (Lycoming)
SIKORSKY AIRCRAFT	S-58 A to J		Sikorsky S-58 (Wright Cyclone)

ДОПОВНЕННЯ II

Практичний досвід на типі повітряного судна

Список завдань

Часові ліміти/Перевірки технічного обслуговування

100 годинна перевірка (повітряне судно авіації загального призначення).

Перевірка “В” або “С” (повітряне судно транспортної категорії).

Вивчення документації на відповідність директивам льотної придатності до польотів.

Вивчення документації на відповідність строкам служби компонентів.

Процедура інспектування після грубої посадки.

Процедура інспектування після удару блискавки.

Розміри / Області

Визначити компонент(ти) за номером позиції.

Виконати перевірку симетрії.

Підйом та кріплення

Допомога щодо:

Підйому носової частини повітряного судна або хвостового колеса.

Підйому повітряного судна в цілому.

Підйому головних компонентів (стропи та козли).

Вирівнювання / Зважування

Вирівнювання повітряного судна.

Зважування повітряного судна.

Підготувати зміни щодо ваги та центрування.

Перевірити повітряне судно за списком обладнання

Буксування та руління

Буксирування повітряного судна

Робота в команді з буксування повітряного судна.

Паркування та кріплення

Кріплення повітряного судна.

Паркування, охорона та прикриття
повітряного судна

Місце повітряного судна в дощі.

Захист лопаток ротора.

Плакати та маркування

Перевірити повітряне судно щодо правильності плакатів

Перевірка повітряного судна щодо правильності маркування.

Обслуговування

Дозаправлення повітряного судна

Злив палива повітряного судна.

Перевірка тиску в шинах.

Перевірка рівня мастила.

Перевірка рівня гідравлічної рідини.

Перевірка напруги акумулятора.

Зарядка пневматичної системи

Змащення повітряного судна.

Підключення наземного живлення.

Обслуговування туалетів/ системи
водопостачання

Виконати передпольотну/ щоденну перевірку

Аналіз вібрації та шуму

Проаналізувати проблему вібрації вертольота.

Проаналізувати шумовий спектр.

Кондиціонування повітря

Замінити бензиновий нагрівник.

Замінити випускний клапан.

Замінити виріб циклу пари.

Замінити виріб циклу повітря.

Замінити вентилятор кабіни.

Замінити теплообмінник.

Замінити датчик тиску.

Прочистити випускні клапани.

Перевірте роботу системи кондиціонування/ підігріву повітря. нагрівання

Перевірте роботу системи тиску.

Діагностувати дефектну систему.

Автопілот

Установити сервомотори.

Установити тимчасовий кабель.

Замінити датчики.

Замінити підсилювач.

Перевірити роботу автопілоту.

Перевірити роботу автомата тяги.

Перевірити роботу демпфера рискання.

Перевірити і відрегулювати захват сервомотора.

Виконати регуляцію коефіцієнту передачі автопілоту.

Виконати функціональну перевірку балансування по числу Маха.

Діагностувати дефектну систему.

Перевірити систему автоматичної посадки.

Перевірити систему управління польотом.

Перевірте систему поліпшення стабільності.

Зв'язок

Замінити пристрій VHF зв'язку.

Замініть пристрій HF зв'язку.

Замінити наявну антену.

Замінити гніт статичного розрядника.

Перевірити роботу радіостанції.

Перевірити VSWR антени.

Перевірити роботу системи вибіркового виклику.

Перевірити роботу системи оповіщення пасажирів.

Функціональна перевірка звукової системи.

Відновити коаксіальний кабель.

Діагностувати дефектну систему.

Електричне живлення

Зарядити свинцево-кислотну батарею.

Зарядити нікель-кадмієву батарею.

Перевірити заряд батареї.

Нікель-кадмієва батарея довгого циклу.

Замінити генератор/генератор перемінного струму.

Замінити вимикачі.

Замінити перемикачі.

Відрегулювати регулятори напруги.

Змінити звіт аналізу електричного навантаження

Відновити/замінити силовий кабель.

Діагностувати дефектну систему

Обладнання /Інтер'єр

Замінити килими.

Замінити крісла екіпажа.

Замінити крісла пасажирів.

Перевірити інерційні катушки (ременів).

Перевірити крісла/ ремені безпеки.

Перевірити аварійне обладнання.

Перевірити ELT щодо відповідності правилам.

Відновити контейнер для відходів в туалеті.

Відновити оббивку.

Змінити конфігурацію кабіни.

Пожежний захист

Перевірити вміст вогнегасника.

Перевірити роботу системи оповіщення.

Перевірити вміст вогнегасника кабіни.

Перевірити систему датчика диму вбиральні.

Установити новий балон вогнегасника.

Замінити петарду балона вогнегасника.

Діагностувати дефектну систему.

Оглянути систему виявлення пожежі в двигуні

Органи керування польотом

Замінити горизонтальний стабілізатор.

Замінити руль висоти.

Замінити елерон.

Замінити руль напрямку.

Замінити тримери.

Установити кабель керування і його з'єднання.

Замінити закрilки.

Замінити силовий пристрій керування польотом.

Відрегулювати тример.

Відрегулювати натяг кабелю керування.

Перевірити діапазон керування і чутливість руху.

Перевірити щодо правильного складання і фіксації.

Діагностувати дефектну систему.

Паливо

Замінити насос підкачування.

Замінити паливний селектор.

Замінити відсіки паливного бака.

Перевірити фільтри.

Перевірити систему потоку.

Перевірити калібрування датчиків кількості палива.

Перевірити роботу подачі/селекторів.

Діагностувати дефектну систему.

Гідравліка

Замінити керований двигуном насос.

Замінити резервний насос.
Замінити акумулятор.
Перевірити роботу крану відсічення.
Перевірити фільтри.
Перевірити систему індикації.
Виконати функціональні перевірки.
Діагностувати дефектну систему.

Захист від льоду і дощу

Замінити насос.
Замінити таймер.
Установити двигун двірника.
Перевірити роботу систем.
Діагностувати дефектну систему.

Системи індикації /запису

Замінити регістратор польотних даних.
Замінити регістратор переговорів у кабіні екіпажа.
Замінити годинник.
Замінити пристрій основної системи попередження.
Замінити FDR.
Отримати дані з FDR.
Діагностувати дефектну систему.
Виконати процедури ESDS.
Перевірте вимоги щодо HIRF.

Шасі

Змонтуйте колесо.
Замінити основне колесо.

Замінити носове колесо.
Замінити демпфер шіммі.
Змонтувати рульове управління носового колеса.
Замінити ущільнювач амортизаційної опори.
Замінити гальмівний блок.
Замінити клапан контролю гальма.
Стравити тиск у гальмовій системі.
Перевірити антибуксувальний пристрій.
Перевірити прибирання шасі.
Замінити амортизатори.
Відрегулювати мікровимикачі.
Зарядити стійки.
Діагностувати дефектну систему.
Перевірити систему гальмування

Освітлення

Відремонтувати/замінити обертовий маяк.
Відремонтувати /замінити посадкові вогні.
Відремонтувати /замінити навігаційні вогні.
Відремонтувати /замінити внутрішнє освітлення.
Відремонтувати /замінити аварійне освітлення.
Виконайте перевірки системи аварійного освітлення.
Діагностувати дефектну систему.

Навігація

Відкалібруйте індикатор магнітного курсу.
Замінити покажчик повітряної швидкості.
Замінити висотомір.
Замінити обчислювач повітряних даних.

Замінити пристрій VOR.

Замінити ADI.

Замінити HIS.

Перевірити систему статичного тиску на витоки.

Перевірити роботу гіроскопа курсу.

Функціональна перевірка метеолокатора.

Функціональна перевірка вимірювача Допплера.

Функціональна перевірка TCAS.

Функціональна перевірка DME.

Функціональна перевірка АТС відповідача.

Функціональна перевірка системи командно-пілотажних приладів.

Функціональна перевірка інерційної навігаційної системи.

Повне виправлення чвертної помилки системи ADF

Оновлення бази даних системи керування польотом.

Перевірити калібрування приладів статичного повітряного тиску.

Перевірити калібрування системи сповіщення барометричної висоти.

Діагностувати дефектну систему.

Перевірити маркерні системи.

Пряма/непряма заміна компаса.

Перевірка Satcom.

Перевірка GPS.

Тест AVM

Кисень

Оглянути бортове кисневе обладнання.

Чищення і перезарядка кисневої системи.

Замінити регулятор.

Замінити генератор кисню.

Тест кисневої системи кабіни екіпажа.

Виконати перевірку авторозгортання кисневої системи.

Діагностувати дефектну систему.

Пневматичні системи

Замінити фільтр.

Замінити компресор.

Перезарядити ексікатор.

Налаштувати регулятор.

Перевірити герметичність.

Діагностувати дефектну систему.

Вакуумні системи

Замінити вакуум-насос.

Перевірити/замінити фільтри.

Відрегулюйте регулятор.

Діагностувати дефектну систему.

Вода/Відходи

Замінити водний насос.

Замінити кран.

Замінити туалетний насос.

Діагностувати дефектну систему.

Центральна система технічного обслуговування

Отримати дані від СМУ.

Замінити СМУ.

Виконати байтову перевірку.

Діагностувати дефектну систему.

Бортова резервне живлення

Установити АРУ.

Оглянути гарячу секцію.

Діагностувати дефектну систему.

Конструкція

Ремонт листового металу.

Ремонт скловолокна.

Ремонт деревини.

Ремонт тканинного матеріалу.

Відновити тканинну поверхню керування.

Обробити корозію.

Застосувати захисну обробку.

Двері

Установити/відрегулювати стопорний механізм.

Відрегулювати систему авіаційного трапа.

Перевірити роботу аварійних виходів.

Перевірити систему сигналізації дверей.

Діагностувати дефектну систему.

Вікна

Замінити вітрове скло.

Замінити вікно.

Відновити прозорість.

Крила

Ремонт обшивки.

Відновити тканину крила.

Замінити закінцівку.

Замінити нервюру.

Перевірка куту атаки/установки.

Повітряний гвинт

Зберіть гвинт після транспортування.

Замінити гвинт.

Замінити регулятор обертів.

Відрегулювати регулятор обертів.

Виконайте статичні функціональні перевірки.

Перевірити роботу на землі.

Перевірити вибіг.

Перевірити установку мікрровимикачів.

Виправити ушкодження лопатей.

Виконати динамічне балансування гвинта.

Діагностувати дефектну систему.

Несучі гвинти

Установити комплект несучого гвинта.

Замінити лопаті.

Замінити комплект демпфера.

Перевірка кінців лопатей.

Перевірити статичний баланс.

Перевірити динамічний баланс.

Діагностувати дефекти.

Привод несучого гвинта

Замінити колонку несучого гвинта.

Замінити муфту з'єднання.

Замінити зчеплення/муфту вільного ходу.

Замінити ремінь передачі.

Установити головну коробку приводів.

Перебрати головну коробку приводів.

Перевірте датчики стружки у мастилi коробки приводів.

Хвостові гвинти

Установити комплект гвинта.

Замінити лопаті.

Діагностувати дефекти.

Привод хвостового гвинта

Замінити конічну шестірню коробки передач.

Замінити гнучке з'єднання.

Перебрати конічну шестірню коробки передач.

Установити вузол приводу.

Перевірити датчики стружки в мастилi.

Органи керування польотом вертольота

Установити автомат перекоосу.

Установити змішувальну коробку.

Відрегулювати зв'язки кроку.

Установити колективну систему.

Установити циклічну систему.

Установити систему хвостового гвинта.

Перевірити засоби керування щодо монтажу і блокування.

Перевірити засоби керування щодо роботи і чутливості.

Діагностувати дефектну систему.

Силова установка

Зібрати ECU.

Замінити двигун.

Відремонтувати напрямні охолодження.

Відремонтувати капот.

Відрегулювати стулки капоту.

Відремонтувати ушкоджену електропроводку.

Діагностувати дефекти.

Поршневі двигуни

Видалити/установити редуктор.

Перевірити зношення колінчатого вала.

Перевірити зазор клапана.

Перевірити компресію.

Витягнути зламаний штифт.

Установити вкладиш.

Виконати запуск на землі.

Установити/перевірити розрахунковий RPM.

Діагностувати дефекти.

Газотурбінні двигуни

Замінити модуль.

Перевірка гарячої частини.

Випробування двигуна на землі.

Установити розрахункову потужність.

Контроль стану/аналіз газового тракту

Діагностувати дефекти.

Паливо і контроль, поршневий

Замінити насос керований двигуном.
Відрегулюйте АМС.
Відрегулюйте АВС.
Установити карбюратор/інжектор.
Відрегулювати карбюратор/інжектор.
Почистити/перевірити форсунки інжектора.
Замінити трубопровід.
Перевірити регулювання поплавка карбюратора.
Діагностувати дефектну систему.

Паливо і контроль, газотурбінний

Замінити FCU.
Замініть насос керований двигуном.
Почистити/перевірити паливні форсунки.
Почистити/замінити фільтри.
Відрегулювати FCU.
Діагностувати дефектну систему.

Системи запалювання, поршневі

Замінити магнето.
Замінити переривач запалення.
Змінити свічки.
Перевірити свічки.
Перевірити електропроводку високої напруги.
Установити нову електропроводку.
Перевірити регулювання моменту запалювання.
Перевірити заземлення системи.
Діагностувати дефектну систему.

Системи запалювання, газотурбінний

Перевірити свічі підігріву / спалаху.

Перевірити електропроводку високої напруги.

Перевірити блок запалювання.

Замінити блок запалювання.

Діагностувати дефектну систему.

Органи керування двигуном

Відрегулювати важіль керування тягою.

Відрегулювати управління RPM.

Відрегулювати важіль суміші НР.

Відрегулювати важіль керування двигуном.

Перевірити контроль синхронізації (для багатодвигунних).

Перевірити органи керування щодо правильного монтажу і фіксації.

Перевірити органи керування щодо діапазону руху та чутливості.

Відрегулюйте мікроелементи пульту управління.

Діагностувати дефектну систему.

Індикатори двигуна

Замінити прилади для двигуна.

Замінити лампу температури мастила.

Замінити термоелементи.

Перевірити калібрування.

Діагностувати дефектну систему.

Вихлопна система, поршневий

Замінити вихлопну прокладку.

Оглянути ремонт, виконаний зварюванням.

Перевірити тиском муфту нагрівача кабіни.

Діагностувати дефектну систему.

Вихлопна система, газотурбінний

Замінити реактивне сопло.

Замінити кожух.

Установити тримери.

Масило

Замінити мастило.

Перевірити фільтр(и).

Відрегулювати запобіжний клапан.

Замінити масляний бак.

Замінити масляний насос.

Замінити масляний радіатор.

Замінити клапан відсічення протипожежної перегородки.

Виконати розрідження мастила.

Діагностувати дефектну систему.

Запуск

Замінити стартер.

Замініть реле старту.

Замініть клапан контролю запуску.

Перевірити швидкість колінчастого валу.

Діагностувати дефектну систему.

Турбіни, поршневі двигуни

Замініть PRT.

Замініть турбокомпресор.

Замінити теплові екрани.

Замінити перепускний клапан.
турбокомпресора.
Відрегулюйте показник щільності.

Уприскування води в двигун

Замінити водяний/ метаноловий насос.
Перевірити систему потоку води/метанолу.
Відрегулювати регулятор води/метанолу.
Перевірити рідину на якість.
Діагностувати дефектну систему.

Допоміжні коробки передач

Замінити коробку передач.
Замінити ведучий вал.
Перевірити датчик стружки.

**КЕРІВНИЙ МАТЕРІАЛ (GM) ДО ПРАВИЛ ВИДАЧІ СВІДОЦТВ
ПЕРСОНАЛУ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ
СУДЕН (PART-66)**

РОЗДІЛ А

GM 66.A.20(a) Права

1. Наступні назви, які вказуються навпроти позначення кожної категорії нижче, мають на меті представити легко зрозуміле зазначення робочої функції:

Категорія А: механік, що засвідчує лінійне технічне обслуговування.

Категорія В1: технік-механік, що засвідчує технічне обслуговування.

Категорія В2: технік-авіонік, що засвідчує технічне обслуговування.

Категорія С: інженер, що засвідчує базове технічне обслуговування.

Назви, прийняті кожним компетентним органом, можуть відрізнятися від визначених вище, відображаючи назви, які застосовуються у національній мові для вищезгаданих функцій, але позначення А, В1, В2 і С є обов'язковими згідно з 66.A.20.

2. Власники свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряного судна не повинні обмежуватися однією єдиною категорією. За умови виконання кожної кваліфікаційної вимоги може надаватися будь-яка комбінація категорій.

GM 66.A.20(a) Права

1. Завдання, які 66.A.20 (a) 1 дозволяє засвідчувати у межах сертифікаційного повноваження категорії А як частину незначного планового технічного обслуговування або простого усунення дефектів є такими, як визначено в Part- 145 і погоджено компетентним органом. Part-145 містить

типовий список прикладів таких завдань.

2. Для цілей категорії А, незначне планове лінійне технічне обслуговування означає будь-яку незначну перевірку аж до, але не включаючи перевірку А, коли функціональні перевірки можуть виконуватися екіпажем для забезпечення експлуатаційної придатності системи. У разі, якщо повітряне судно не керується програмою технічного обслуговування, яка заснована на принципах форм А/В/С/Д, незначне планове технічне обслуговування означає будь-яку незначну перевірку аж до щотижневої (включно) або її еквівалент.

3. Свідоцтво категорії В1 також дозволяє засвідчувати роботу, що стосується систем авіоніки, за умови, що експлуатаційну придатність системи можна встановити простими засобами самоперевірки, іншими бортовими перевірочними системами/обладнанням або простого перонного перевірочного обладнання. Усунення дефекту з застосуванням перевірочного обладнання, що вимагає елементів прийняття рішення при його застосуванні – інше ніж просте рішення про продовження/зупинення - не може бути засвідчене. Категорія В2 потребує кваліфікації як категорія А для виконання простих механічних завдань і можливості виконання засвідчення таких робіт.

4. Сертифікаційне повноваження категорії С дозволяє засвідчення планового базового технічного обслуговування шляхом видачі єдиного сертифікату передачі до експлуатації для повітряного судна в цілому після завершення всього такого технічного обслуговування. Основою для такого засвідчення є те, що технічне обслуговування було виконане компетентними механіками і персонал обох категорій В1 і В2 підписалися за технічне обслуговування відповідно до їхньої спеціалізації. Основна функція персоналу, що засвідчує категорії С полягає у забезпеченні того, що все необхідне технічне обслуговування було викликане і підписане персоналом категорій В1 і В2 перед видачею сертифіката передачі до експлуатації. Персонал категорії С, що також має кваліфікацію категорії В1 або В2, може виконувати обидві ролі при базовому технічному обслуговуванні.

GM 66.A.20(b)3. Права

1. Власники свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна Part-66 не можуть використовувати сертифікаційні права, якщо вони не мають базових знань мови, яка використовується в середовищі технічного обслуговування, включаючи знання загальних авіаційних термінів цією мовою. Рівень знань повинен бути таким, щоб власник свідоцтва був здатний:

- читати і розуміти інструкції і технічні керівництва, які використовуються в організації;

- робити технічні записи і будь-які записи в документації з технічного обслуговування, які б могли зрозуміти ті, з ким вони зазвичай повинні спілкуватися;

- читати і розуміти процедури організації з технічного обслуговування;

- спілкуватися на такому рівні, щоб запобігати будь-яким непорозумінням при використанні сертифікаційних прав.

2. В усіх випадках, рівень розуміння повинен відповідати рівню сертифікаційних прав, які використовуються.

GM 66.A.25(a) Вимоги до базових знань

Рівень знань безпосередньо пов'язаний зі складністю засвідчення відповідно до певної 66.A.1 категорії, що означає, що для категорії А має бути показаний обмежений, але адекватний рівень знань, тоді як для категорій В1 і В2 має бути показаний повний рівень знань по відповідним предметам модулів.

Персонал, що засвідчує категорії С має володіти відповідним рівнем знань для В1 або В2 .

GM 66.A.30(a) Вимоги до досвіду

Досвід технічного обслуговування на повітряному судні в експлуатації означає досвід, пов'язаний з виконанням завдань технічного обслуговування на повітряному судні, яке експлуатується авіакомпаніями, організаціями повітряного таксі і т. д. Суть полягає у тому, щоб отримати достатній досвід у середовищі комерційного технічного обслуговування, як протиставлення лише середовищу навчальної школи. Такий досвід може поєднуватися зі схваленою підготовкою таким чином, щоб періоди підготовки перемішувалися з періодами досвіду подібного стажуванню.

GM 66.A.40 Безперервна дія свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна

Дійсність свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна Part-66 не залежить від нещодавності досвіду технічного обслуговування, тоді як дійсність прав 66.A.20 залежить від досвіду технічного обслуговування, як визначено у 66.A.20(a).

GM 66.A.45(d) Підготовка на тип/завдання і рейтинги

1. Необхідна тривалість практичної підготовки має бути прийнята на індивідуальній основі компетентним органом до внесення рейтингу типу. Суворо рекомендується, щоб згода щодо тривалості практичної підготовки було досягнута до початку підготовки. Для заявників від організації Part-145 необхідна тривалість може бути схвалена за допомогою процедур МОЕ організації.

2. Не зважаючи на те, що неможливо скласти формулу, яка визначить потрібну тривалість підготовки у всіх випадках, наступні положення можуть використовуватися у якості керівних принципів:

(а) Для першого курсу підготовки на тип без нещодавнього підтверженого досвіду технічного обслуговування вимагається чотири місяці практичної підготовки.

(b) Деякі фактори, що можуть призвести до скорочення максимальної тривалості необхідної практичної підготовки у 4 місяця, є наступними:

- досвід на повітряному судні подібної технології, конструкції і систем, включаючи двигуни;

- новизна на типі;

- кількість практичного досвіду. Наприклад, отриманий досвід буде залежати від середовища, середовище лінійного технічного обслуговування з одним повітряним судном на тиждень може надати можливість обмеженого досвіду порівняно з постійним середовищем перевірок базового технічного обслуговування;

- якість практичного досвіду. Тип виконаних завдань. Завдання повинні відображати, як мінімум, ті завдання, які визначені матрицею обов'язкової практичної підготовки, розробленою організацією схваленою згідно з Part-147.

3. Мінімум два тижні практичної підготовки зазвичай вимагається для всіх курсів підготовки на тип. Сюди відносяться доповнення свідоцтв Part-66 подібними рейтингами типу (курси з відмінностей). Можуть бути випадки, коли вимагається практична підготовка з відмінностей менша ніж два тижні, наприклад, інженер з свідоцтвом Part-66 категорії B2 на Airbus A330 з двигунами PW 4000, що проходить курс з відмінностей на Airbus A330 з двигунами Rolls Royce Trent.

Однак потрібно відзначити, що хоча АМС 66.A.45(d) визначає тривалість практичної підготовки від 2 тижнів до 4 місяців, у випадку структурованої ОЛТ, яка виконується на лінійній станції, через наявність повітряного судна її тривалість може бути збільшено для виконання необхідного переліку завдань під наглядом.

4. Окрім тих випадків, коли організація Part-147 визначає необхідну практичну підготовку, організація з технічного обслуговування є відповідальною за визначення того, що тривалість практичної підготовки відповідає новизні кандидатів і їх досвіду. Однак, у будь-якому випадку

держава-член має впевнитися, що практична підготовка є достатньо тривалою до надання рейтингу типу.

Обмежена підготовка з систем авіоніки повинна бути включене до підготовки на тип категорії В1, оскільки права В1 включають заміну на лінії змінних блоків авіоніки. Електричні системи повинні бути включені до підготовки на тип обох категорій.

GM 66.A.45(f) Підготовка на тип/завдання і рейтинги

Екзаменування у відношенні до рейтингів типу повітряного судна категорій В1, В2 або С може бути проведене організацією з підготовки, належним чином схваленою згідно з Part-147, державою-членом або організацією, прийнятою державою-членом для проведення такого екзаменування.

GM 66.A.45(d) і (e) Підготовка на тип/завдання і рейтинги

Рівні підготовки на тип, які вказані у Додатку III до Part-66, оснований на відповідних рівнях підготовки на тип АТА 104 (Асоціація Повітряного Транспорту).

Керівництво до 66.A.70 Конвертаційні положення

Наприклад, технічне обмеження може бути, коли особа має національне свідоцтво або повноваження, що видані до Part-66, які обмежені випуском планера та двигуна, але без електричної системи. Такій особі було б видано свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряного судна Part-66 категорії В1 з обмеженням, що виключає електричні системи.

РОЗДІЛ В ПРОЦЕДУРА ДЛЯ КОМПЕТЕНТНИХ ОРГАНІВ

GM 66.B.115

Якщо організація з технічного обслуговування схвалена згідно з Part-145 проводить практичну підготовку, вона має підтвердити компетентному органу, що стажер пройшов оцінювання і успішно завершив практичні елементи курсу підготовки на тип, задовольняючи вимоги 66.A.45(c). Компетентний орган повинен погодити як виконується оцінювання практичних елементів, наприклад, відповідно до процедури, яка погоджена компетентним органом або на індивідуальній основі.

GM 66.B.200 Екзамени, які проводить компетентний орган

1. Питання можуть бути підготовлені національною мовою, але використання авіаційної англійської мови рекомендується скрізь де можливо.

2. Основною метою описових питань є визначення, що кандидат може виразитися чітким і стислим способом та може підготувати стислий технічний звіт для документації з технічного обслуговування, для цього необхідно лише кілька описових питань.

3. Питання усного типу не можуть використовуватися як основні засоби екзаменування через труднощі щодо встановлення узгодженості стандартів між екзаменаторами або повсякденно.

Однак ніщо не перешкоджає компетентному органу зустрітися з потенційним персоналом, що засвідчує, з метою гарантування, що він розуміє свої обов'язки та відповідальність в застосуванні Part, які стосуються технічного обслуговування.

4. З метою оцінки, описові питання повинні розглядатися окремо від тестових питань.

5. Складання тестових питань (MCQ).

Наступні принципи повинні бути дотримані при складанні тестових

питань:

(a) Екзаменування повинно визначати чітко сформульовані цілі. Тому область і глибина знань, які будуть оцінюватися кожним питанням, мають бути повністю ідентифіковані.

(b) Усі питання повинні бути тестового типу з трьома альтернативними відповідями.

(c) Питання, що вимагають спеціалізованих знань специфічних типів повітряних суден не повинні використовуватися під час екзаменування базових знань.

(d) Потрібно взагалі уникати скорочень і акронімів. Однак, де необхідно, можуть бути використані лише скорочення й акроніми, які визнані на міжнародному рівні.

У разі сумнівів, використовуйте повну форму, наприклад кут атаки = 12 градусів замість $\alpha=12^\circ$.

(e) Питання та відповіді повинні бути сформульовані як можливо простіше: екзаменування це не мовний тест. Потрібно уникати складних речень, незвичайної граматики і подвійних заперечень.

(f) Питання повинно включати одне повне позитивне судження. Не більше ніж 3 різні твердження повинні з'явитися серед запропонованих відповідей, інакше кандидат може вивести правильну відповідь усуваючи мало ймовірні комбінації тверджень.

(g) Питання повинні мати тільки одну правильну відповідь.

(h) Правильна відповідь повинна бути абсолютно правильною і повною і, без сумнівів, самою кращою. Потрібно уникати відповідей, які є настільки подібними, що вибір є питанням думки, а не питанням факту. Головний інтерес у тестових питаннях (MCQs) полягає в тому, що їх можна швидко виконати: але це неможливо, якщо існують сумніви щодо правильної відповіді.

(i) Неправильні альтернативи мають здаватися однаково ймовірними будь-кому необізнаному в предметі. Всі альтернативи мають бути ясно

пов'язані з питанням і написані подібними словами, граматичної конструкції і довжини. У числових питаннях, неправильні відповіді повинні співвідноситися з процедурними помилками такими як поправки, використані у неправильному значенні, або неправильне переведення одиниць: вони не мають бути просто випадковими числами.

(j) Калькулятори заборонені під час екзаменування. Тому всі обчислення повинні бути такими, щоб їх можливо було виконати без калькулятора. Коли питання потребує обчислення, що не можливе без калькулятора, наприклад $\sqrt{10}$, тоді питання повинне містити приблизне значення $\sqrt{10}$.

(k) Питання мають бути пов'язані з програмою екзаменування Додатку I до Part-66.

6. Складання описових питань

(a) Основна мета описових питань - дозволити компетентному органу визначити, чи кандидат може висловлюватися чітким і стислим способом у формі письмової відповіді, у форматі технічного звіту з використанням технічної мови авіаційної галузі. Екзамен з описовими питаннями також дозволяє частково оцінити технічні знання, якими володіє особа та з практичним застосуванням відповідно до сценарію технічного обслуговування.

(b) Питання повинні бути написані достатньо розгорнуто для того, щоб на них могли відповідати кандидати на всі категорії або підкатегорії свідоцтва (Категорія A, B1 і B2) та з дотриманням наступних загальних принципів:

- відібрана тема питання повинна бути загальною, застосовною як для механічних так і для авіонічних категорій та мати спільний рівень технічної складності, як визначено у Додатку I до Part-66.

- охоплювати технології, які застосовуються у більшості областях технічного обслуговування повітряних суден.

- відображати загальні робочі практики.

- не бути специфічним щодо типу або певного виробника і уникати тем, які рідко зустрічаються у практиці.

- при написанні відповідей потрібно упевнитися, що враховується обмежений практичний досвід, який будуть мати більшість кандидатів.

(с) Для того, щоб питання і процедури оцінювання були як можливо більше послідовними, кожне питання і модель відповіді з необхідними ключовими областями (див. нижче) повинні бути розглянуті незалежно принаймні двома технічними співробітниками.

(d) При складанні питань необхідно враховувати наступне:

- на кожне описове питання відводиться 20 хвилин.
- для кожного питання і відповіді надається повна сторінка А4, якщо потрібно, відповідь може бути продовжена на зворотній стороні.
- питання повинно бути таким, щоб очікувана відповідь була на рівні, показаному для предмета в програмі модуля.
- питання не повинно бути неоднозначним, але повинно більше прагнути розгорнутої відповіді ніж бути обмеженим у рамках для відповіді.
- питання повинно бути придатним для того, щоб скласти його у стилі технічного звіту, у логічній послідовності (початок, основна частина і кінець) та містити необхідні для відповіді застосовні і доречні технічні терміни.
- не вимагати креслень/ескізів для підтримання опису.
- питання має бути відповідати категорії і рівню складності, перелічених у програмі, наприклад, опис типової системи авіації загального призначення не може бути прийнятним для типового комерційного літака.
- за умови очевидних обмежень, пов'язаних з певною темою, питання повинно мати сильний нахил у бік практичного технічного обслуговування системи/компонента і відповідь повинна продемонструвати розуміння нормальних і погіршених станів повітряного судна і його систем.

Відхилення у альтернативних можливих відповідях, які досі не припускалися, слід прийняти до уваги як допомогу екзаменатору при оцінюванні. Якщо вважається доречним, модель відповіді повинна бути змінена для включення таких нових пунктів.

(e) Через складності в оцінюванні описових відповідей за допомогою виключно ключових пунктів, існує необхідність в оцінюванні і розгляді методу, яким був написаний звіт.

(f) Загальна кількість балів за кожне питання складатиме до 100 балів і повинна відображати разом комбінацію технічного елементу (ключовий пункт) і елемент стилю звіту.

(g) Кожен ключовий пункт буде оцінюватися за його важливістю і мати бали, призначені для цього пункту. Загалом це складатиме 60 % оцінки.

(h) Ключові пункти є «важливими елементами», що можуть бути знаннями або оснований на досвіді і будуть включати інші фактори, пов'язані з технічним обслуговуванням, такі як відповідні заходи безпеки або законодавчі методи, якщо доречно. Надмірне згадування про необхідність посилань на ММ або перевірок з безпеки можуть вважатися марним.

(i) Відповідь на питання буде проаналізовано стосовно зрозумілості і способу, у який написаний звіт і додасть призначені бали - 40 % від оцінки.

(j) Відповідь повинна показати здатність кандидата висловитися технічною мовою. Це включає легкість мови для читання, основну граматику і використання термінології.

(k) Звіт починається на початку і має логічний процес, щоб досягти висновку.

(l) Використання підтверджуючих діаграм не заохочується, але якщо вони використовуються, то повинні доповнювати відповідь, а не замінити розгорнутий текст відповіді.

(m) Звіт не повинен бути пронумерований, розбитий на пункти або у вигляді списку.


(n) У межах розумного, кандидат не повинен бути оштрафований за орфографічні помилки.

(o) Нульова оцінка надається лише при виняткових обставинах. Навіть якщо студент неправильно зрозумів питання і дає відповідь на інше, необхідно

виставити співчуваючу оцінку, навіть тільки за стиль звіту, аж до максимально дозволеного відсотка.

(p) Дві виставлені оцінки потрібно скласти разом і написати на листку відповіді.

(q) Якщо відповідь на питання є на грані незадовільної переважно через «письмові помилки звіту» необхідно обговорити роботу і дійти згоди щодо відмітки, якщо це є можливим, з іншим екзаменатором.

	ЗАЯВА ПРО КОНВЕРТАЦІЮ СВІДОЦТВА ПЕРСОНАЛУ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН У СВІДОЦТВО PART-66	ФОРМА 19К ДАСУ		
3. ЗАЯВЛЕНА КАТЕГОРІЯ СВІДОЦТВА PART-66				
	A	B1	B2	C
Літаки з газотурбінними двигунами	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Літаки з поршневіми двигунами	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Вертольоти з газотурбінними двигунами	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Вертольоти з поршневіми двигунами	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Зарезервовано	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Зарезервовано	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Авіоніка			<input type="checkbox"/>	
Повітряне судно				<input type="checkbox"/>
4. ЗАЯВЛЕНИЙ ТИП ПОВІТРЯНОГО СУДНА / ДВИГУН, ГРУПА, ГРУПА ВИРОБНИКА				
.....	B1. <input type="checkbox"/>	B2. <input type="checkbox"/>	C. <input type="checkbox"/>	
.....	B1. <input type="checkbox"/>	B2. <input type="checkbox"/>	C. <input type="checkbox"/>	
.....	B1. <input type="checkbox"/>	B2. <input type="checkbox"/>	C. <input type="checkbox"/>	
.....	B1. <input type="checkbox"/>	B2. <input type="checkbox"/>	C. <input type="checkbox"/>	
.....	B1. <input type="checkbox"/>	B2. <input type="checkbox"/>	C. <input type="checkbox"/>	
.....	B1. <input type="checkbox"/>	B2. <input type="checkbox"/>	C. <input type="checkbox"/>	
.....	B1. <input type="checkbox"/>	B2. <input type="checkbox"/>	C. <input type="checkbox"/>	
5. ДОДАТКИ (свідоцтва про складання додаткових екзаменів в організації Part-147, не врахованих в діючому національному свідоцтві; копія діючого свідоцтва та додатка до нього з внесеними типами повітряних суден; копія повноваження до засвідчення технічного обслуговування або інше):				
.....				
Я бажаю подати заяву про конвертацію свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден на свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден Part-66, як це я зазначив вище і я підтверджую, що вся зазначена в цій заяві інформація є достовірною на момент її подачі.				
Я одночасно заявляю, що:				
1. Я не є власником свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден Part-66, що видане в іншій державі-члені EASA,				
2. Я не подавав заяву про видачу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден Part-66 в іншій державі-члені EASA,				
3. Я ніколи не був власником свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден Part-66, що видане в іншій державі-члені EASA, яке було тимчасово призупинене або анульоване.				
Я також усвідомлюю, що подання будь-якої недостовірної інформації в цій заяві дискваліфікує мене як власника свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден Part-66.				
Підпис: Ім'я та прізвище:				
Дата:				

Додаток 4
до Методичних рекомендацій
щодо видачі свідоцтв персоналу з
технічного обслуговування
повітряних суден Part-66

	ПІДТВЕРДЖЕННЯ ПРАКТИЧНОГО ДОСВІДУ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН*	ФОРМА 19Д ДАСУ
---	--	---------------------------

1. ДАНІ ПРО РОБОТОДАВЦЯ:

Назва:

Адреса:

Номер сертифікату організації з TO / Part-145 / Part-M/F:

Телефон: Факс:

№ п/п	Тип повітряного судна / двигуна	Планер	Силова установка	Електричні системи	Авіоніка	Період	Кількість місяців досвіду

Зазначити у відповідному полі таблиці ТАК - якщо стосується або НІ - якщо не стосується.

2. ДАНІ ПІДТВЕРДЖУЮЧОЇ ОСОБИ:

Організація з технічного обслуговування

Посада:

Ім'я та прізвище:

Підпис Дата:

М. П.

* у випадку виконання робіт у різних організаціях, підтвердження практичного досвіду додавати на окремих сторінках