

**МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ
ЩОДО ПРИЙНЯТНИХ МЕТОДІВ ВСТАНОВЛЕННЯ ВІДПОВІДНОСТІ ТА КЕРІВНИЙ
МАТЕРІАЛ (АМС&GM)
до Правил схвалення організацій з технічного обслуговування (Part-145)**

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Прийнятні методи встановлення відповідності та керівний матеріал (АМС&GM) встановлюють умови та забезпечують виконання технічних вимог та процедур для компетентних органів, які зазначені у Правилах схвалення організацій з технічного обслуговування (Part-145), затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 20.04.2010 № 209, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 02.08.2010 за № 591/17886.

1.2. Прийнятні методи встановлення відповідності та керівний матеріал (АМС&GM) приймаються на підставі положень Повітряного кодексу України, Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» та відповідають стандартам та рекомендованій практиці Європейського Агентства з безпеки польотів (EASA).

1.3. В прийнятних методах встановлення відповідності та керівному матеріалі (АМС&GM) терміни живаються в значенні, які наведені у Правилах схвалення організацій з технічного обслуговування (Part-145), затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 20.04.2010 № 209 та зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 02.08.2010 за № 591/17886 (далі – Правила).

ЗМІСТ

	Сторінка
1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ	1
2. МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ПРИЙНЯТНИХ МЕТОДІВ ВСТАНОВЛЕННЯ ВІДПОВІДНОСТІ ТА КЕРІВНИЙ МАТЕРІАЛ (АМС&GM)	9
2.1. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2 Правил (РОЗДІЛ А) Технічні вимоги	9
2.1.1. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.1 Правил (145.A.10) Сфера застосування	9
2.1.1.1. АМС 145.A.10	9
2.1.1.2. GM 145.A.10	10
2.1.2. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.2 Правил (145.A.15)	13
2.1.2.1. АМС 145.A.15	13
2.1.3. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.3 Правил (145.A.20) Умови схвалення	13
2.1.3.1. АМС 145.A.20	13
2.1.4. Рекомендації щодо методів встановлення відповідності та керівний матеріал до	14

п. 2.2.4 Правил (145.A.25) “Вимоги до виробничих приміщень та площ”	
2.1.4.1. АМС 145.A.25 (a)	14
2.1.4.2. АМС 145.A.25 (b)	15
2.1.4.3. АМС 145.A.25 (d)	15
2.1.5. Рекомендації щодо методів встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.5 Правил (145.A.30) “Вимоги до персоналу”	15
2.1.5.1. АМС 145.A.30 (a)	15
2.1.5.2. АМС 145.A.30 (b)	16
2.1.5.3. АМС 145.A.30 (c)	17
2.1.5.4. АМС 145.A.30 (d)	17
2.1.5.5. АМС 145.A.30 (e)	19
2.1.5.6. АМС 145.A.30 (f)	22
2.1.5.7. АМС 145.A.30 (g)	24
2.1.5.8. АМС 145.A.30 (h)(1)	25
2.1.5.9. АМС 145.A.30 (j)(4)	25
2.1.5.10. АМС 145.A.30 (j)(5)	27
2.1.5.11. АМС 145.A.30 (j)(5)(i)	29
2.1.5.12. АМС 145.A.30 (j)(5)(ii)	29
2.1.5.13. GM 145.A.30(e)	32
2.1.5.14. GM 145.A.30(j)(4)	32
2.1.6. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.6 Правил (145.A.35) Персонал, який засвідчує ТО, та допоміжний персонал категорій B1 та B2	33
2.1.6.1. АМС 145.A.35 (a)	33
2.1.6.2. АМС 145.A.35 (b)	34
2.1.6.3. АМС 145.A.35 (d)	34
2.1.6.4. АМС 145.A.35 (e)	35
2.1.6.5. АМС 145.A.35 (f)	36
2.1.6.6. АМС 145.A.35 (j)	36
2.1.7. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.7 Правил (145.A.40) Обладнання, інструменти та матеріали	37
2.1.7.1. АМС 145.A.40 (a)	37
2.1.7.2. АМС 145.A.40 (b)	38
2.1.8. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.8 Правил (145.A.42) Приймання компонентів	38
2.1.8.1. АМС 145.A.42 (a)	38
2.1.8.2. АМС M.A.501(c)	39
2.1.8.3. АМС M.A.501(d)	41
2.1.8.4. АМС 145.A.42(b)	42
2.1.8.5. АМС 145.A.42(c)	42
2.1.8.6. АМС 145.A.42(d)	44
2.1.9. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.9 Правил (145.A.45) Дані для ТО	45
2.1.9.1. АМС 145.A.45(b)	45
2.1.9.2. АМС 145.A.45(c)	47
2.1.9.3. АМС 145.A.45(d)	47
2.1.9.4. АМС 145.A.45 (e)	48
2.1.9.5. АМС 145.A.45 (f)	48
2.1.9.6. АМС 145.A.45(g)	49
2.1.10. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.10 Правил (145.A.47) Планування виробництва..	49
2.1.10.1. АМС 145.A.47(a)	49
2.1.10.2. АМС 145.A.47(b)	50
2.1.10.3. АМС 145.A.47(c)	50

2.1.11.	Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.11 Правил (145.A.50) Сертифікація ТО	51
2.1.11.1.	АМС 145.A.50(a)	51
2.1.11.2.	АМС 145.A.50(b)	51
2.1.11.3.	АМС № 1 до 145.A.50(d)	52
2.1.11.4.	АМС № 2 до 145.A.50(d)	53
2.1.11.5.	АМС 145.A.50(e)	59
2.1.11.6.	АМС 145.A.50(f)	60
2.1.11.7.	GM 145.A.50 (d)	60
2.1.12.	Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.12 Правил (145.A.55) Записи про ТО	61
2.1.12.1.	АМС 145.A.55(c)	61
2.1.12.2.	GM 145.A.55(a)	61
2.1.13.	Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.13 Правил (145.A.60) Повідомлення про дефекти	62
2.1.13.1.	АМС 145.A.60 (a)	62
2.1.13.2.	АМС 145.A.60(b)	63
2.1.13.3.	GM 145.A.60(a)	63
2.1.13.4.	GM 145.A.60(c)	63
2.1.14.	Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.14 Правил (145.A.65) Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури ТО та система якості	64
2.1.14.1.	АМС 145.A.65(a)	64
2.1.14.2.	АМС 145.A.65(b)	64
2.1.14.3.	АМС 145.A.65(b)(2)	65
2.1.14.4.	АМС 145.A.65(b)(3)	65
2.1.14.5.	АМС 145.A.65(c)(1)	67
2.1.14.6.	АМС 145.A.65(c)(2)	70
2.1.14.7.	GM 145.A.65(c)(1)	71
2.1.15.	Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.15 Правил (145.A.70) Керівництво організації з ТО	73
2.1.15.1.	АМС 145.A.70(a)	73
2.1.15.2.	GM 145.A.70(a)	78
2.1.16.	Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.16 Правил (145.A.75) Привілеї організації	80
2.1.16.1.	АМС 145.A.75 (b)	80
2.1.17.	Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.17 Правил (145.A.80) Обмеження організації	84
2.1.17.1.	АМС 145.A.80	84
2.2.	Рекомендації щодо методів встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.3 Правил (РОЗДІЛ В) Процедури для компетентних органів	84
2.2.1.	Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.3.2 Правил (145.B.10) Компетентний орган	84
2.2.1.1.	АМС 145.B.10 (1)	84
2.2.1.2.	АМС 145.B.10(3)	85
2.2.1.3.	АМС 145.B.10(4)	86
2.2.2.	Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.3.5 Правил (145.B.20) Первинне схвалення	86
2.2.2.1.	АМС 145.B.20(1)	86
2.2.2.2.	АМС 145.B.20 (2)	87
2.2.2.3.	АМС 145.B.20(3)	87
2.2.2.4.	АМС 145.B.20(5)	87
2.2.2.5.	АМС 145.B.20(6)	88

2.2.3.	Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.3.6 Правил (145.V.25) Видача схвалення	88
2.2.3.1.	АМС 145.V.25(1)	88
2.2.3.2.	АМС 145.V.25(2)	89
2.2.3.3.	АМС 145.V.25(3)	89
2.2.4.	Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.3.7 Правил (145.V.30) Підтримання схвалення	89
2.2.4.1.	АМС 145.V.30(1)	89
2.2.4.2.	АМС 145.V.30(2)	90
2.2.5.	Рекомендації щодо методів встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.3.8 Правил (145.V.35) “Зміни в організації з ТО”	90
2.2.5.1.	АМС 145.V.35	90
2.2.5.2.	АМС 145.V.35(1)	90
2.2.5.3.	АМС 145.V.35(2)	91
2.2.6.	Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.3.9 Правил (145.V.40) Зміни до Керівництва організації з ТО (МОЕ)	91
2.2.6.1.	АМС 145.V.40	91
2.2.7.	Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.3.11 Правил (145.V.50) Недоліки	91
2.2.7.1.	АМС 145.V.50(a)	91
2.2.7.2.	АМС 145.V.50(b)	92
2.2.8.	Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.3.12 Правил (145.V.55) Документування	93
2.2.8.1.	АМС 145.V.55	93
2.2.9.	Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до Додатку 1 Правил Сертифікат дозволеної передачі – Форма 1 EASA	93
2.2.9.1.	Сертифікат дозволеної передачі – Форма 1 EASA	93
2.2.9.2.	Рекомендації щодо використання EASA Form 1 для технічного обслуговування	102
2.2.9.3.	Використання EASA Form 1 для технічного обслуговування (EASA Form 1 Блок 12 «Примітки»)	106
2.2.10.	Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до Додатку 2 Правил Система класів та рейтингів, що використовуються для схвалення організацій з ТО	107
2.2.10.1.	Система класів та рейтингів, що використовуються для схвалення організацій з ТО	107
2.2.11.	Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до Додатку 3 Правил Сертифікат схвалення	112
2.2.11.1.	Рекомендації щодо заповнення Додатка до Схвалення організації з технічного обслуговування Доповнення III Додатка 3 до Правил схвалення організації з технічного обслуговування (Part-145)	112
	ДОДАТКИ	
	Додаток I до АМС 145.V.20 (1)	1
	Додаток II до АМС 145.V.20 (5)	2
	Додаток III до АМС 145.A.15	10

Додаток IV до АМС 145.А.30 (е) та 145.В.10 (З)

2. МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ПРИЙНЯТНИХ МЕТОДІВ ВСТАНОВЛЕННЯ ВІДПОВІДНОСТІ ТА КЕРІВНИЙ МАТЕРІАЛ (АМС&GM)

2.1. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2 Правил **(РОЗДІЛ А) Технічні вимоги.**

2.1.1. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.1 Правил **(145.A.10) Сфера застосування**

2.1.1.1. **АМС 145.A.10.**

1. Лінійне технічне обслуговування (ТО) означає будь-яке ТО, що виконується перед польотом, для того, щоб гарантувати, що ПС придатне до запланованого польоту.

(а) Лінійне ТО може включати:

Пошук та усунення несправностей.

Усунення дефектів.

Заміну компонентів із використанням зовнішнього контрольно-перевірочного обладнання (за необхідності). Заміна компонентів може включати такі компоненти, як двигуни та повітряні гвинти.

Планове ТО та/або перевірки, включаючи візуальний огляд, що покаже явний незадовільний стан/відхилення, але не вимагає розширення глибини огляду. Воно може включати внутрішні елементи конструкції, компоненти систем та силових установок, до яких є візуальний доступ через легкозйомні панелі/люки.

Дрібний ремонт та модифікації, які не вимагають додаткового демонтажу та можуть бути виконані простими засобами.

(b) У тимчасових або рідкісних випадках (Директиви льотної придатності – AD, сервісні бюлетені – SB) керівник з якості може дозволити, щоб завдання з базового ТО виконувала організація з лінійного ТО за умови виконання всіх рекомендацій, визначених компетентним органом.

(c) Завдання, що не охоплюються цими критеріями, розглядаються як базове технічне обслуговування (ТО).

(d) ПС, яке обслуговується відповідно до “прогресивних” типових програм ТО, рекомендується індивідуально оцінити відповідно до цього параграфу. В принципі, рішення про дозвіл виконувати такі “прогресивні” перевірки рекомендується визначитися оцінкою можливості безпечного виконання за встановленими стандартами всіх завдань у межах особливої перевірки на уповноваженій станції лінійного ТО.

2. Якщо організація використовує виробничі приміщення та площі, як всередині так і поза територією держави-учасниці, такі як сателітні виробничі приміщення та площі, субпідрядників, лінійні станції і т.д., то такі виробничі приміщення та площі можуть бути включені у схвалення без зазначення їх у сертифікаті, за умови, що вони визначені у Керівництві організації з ТО (МОЕ), що містить процедури нагляду таких виробничих приміщень та площ, та що компетентний орган задовольняє те, що вони є невід’ємною частиною схваленої організації з ТО.

2.1.1.2. **GM 145.A.10**

Цей Керівний матеріал (GM) дає настанову щодо того, яким чином найменші організації відповідатимуть сутності Part-145:

1. Мається на увазі, що найменша організація ТО залучалася для обмеженої кількості ПС невеликої маси або компонентів ПС, що використовуються для комерційного повітряного транспорту. Отже це питання масштабу, оскільки ПС невеликої маси не потребує такого ж рівня ресурсів, приміщень або складних процедур обслуговування, як велика організація.
2. Визнано, що схвалення за Part-145, можливо, потрібне двом цілковито різним типам малих організацій, перше – ангарне обслуговування ПС невеликої маси, друге – майстерня для проведення ТО компонентів, наприклад, невеликих поршневих двигунів, радіоустаткування тощо.
3. У випадку, коли штат організації складається лише з однієї особи (яка фактично має функції засвідчення ТО та інші), такі організації, схвалені за Part-145, можуть використовувати альтернативи, зазначені у пункті 3.1, обмежуючись наступним:

Клас А₂ Базове та лінійне ТО літаків масою 5700 кг і нижче (лише поршневі двигуни).

Клас А₃ Базове та лінійне ТО гелікоптерів з одним двигуном масою менше 3175кг.

Клас А₄ ПС, за винятком тих, що зазначені в А₁, А₂ і А₃.

Клас В₂ Поршневі двигуни з максимальною потужністю менше 450 к.с.

Клас С Компоненти.

Клас D₁ Неруйнівні випробування.

3.1. 145.A.30 (b): Мінімальні рекомендації застосовні до однієї особи, яка працює на умовах повної зайнятості та відповідає рекомендаціям Part-66 для персоналу, що засвідчує ТО та займає посаду «відповідального керівника, інженера з ТО і є також персоналом, який засвідчує ТО». Ніяка інша особа не може видати Сертифікат передачі до експлуатації (*CRS – Certificate of release to service*), і тому ніяке обслуговування не може бути виконано в разі її відсутності.

3.1.1. Функція моніторинг якості 145.A.65 (c) може бути передана за контрактом відповідній організації, схваленій за Part-145 або особі, яка має відповідні технічні знання та великий досвід проведення перевірок якості, яка найнята на умовах часткової зайнятості, за погодженням компетентного органу..

Примітка: Для Part-145 робота за умовами повної зайнятості передбачає щонайменше 35 годин на тиждень, окрім періоду відпусток.

3.1.2. 145.A.35. У випадку надання схвалення за наявності однієї особи, яка здійснює за контрактом моніторинг якості, рекомендація щодо реєстрації сертифікуючого персоналу, задовольняється поданням до компетентного органу та прийняттям ним форми EASA Form 4. За наявності лише однієї особи рекомендація щодо наявності окремого запису про надання дозволу не потрібна, тому що наведений у формі EASA Form 3 перелік дозволів визначає такий дозвіл. Відповідне положення, що роз'яснює цю ситуацію, рекомендується внести до Керівництва.

3.1.3. 145.A.65 (c). Організація або особа, яка здійснює за контрактом моніторинг якості, є відповідальною за здійснення щонайменше 2 відвідувань протягом 12 місяців, причому така організація

або особа є відповідальною за те, щоб такий моніторинг організації здійснювався на підставі одного (1) заздалегідь оголошеного візиту та одного (1) неоголошеного візиту.

Відповідальність організації полягає у виконанні висновків перевірки, проведеної організацією або людиною, яка здійснює за контрактом моніторинг якості.

ЗАСТЕРЕЖЕННЯ: потрібно розуміти, що в разі, якщо контрактна організація або вищезгадана особа втрачає або відмовляється від наданого їй дозволу, схвалення організації буде призупинено.

4. Рекомендований робочий процес для схваленої за Part-145 організації з ТО ґрунтується на чисельності персоналу до 10 осіб, які залучені до проведення ТО.

4.1. 145.A.30 (b): Стандартна мінімальна рекомендація застосовна у випадку залучення за умовами повної зайнятості двох осіб, які відповідають рекомендаціям компетентного органу до персоналу, який засвідчує ТО, згідно з якою одна особа займає посаду «інженер з ТО», а інша – «інженер з перевірки якості».

Будь-яка особа може покласти на себе обов'язки відповідального керівника за умови, що вони можуть повністю відповідати застосовним елементам 145.A.30 (a), але «інженер з ТО» є сертифікуючою особою, щоб зберегти незалежність «інженера з перевірки якості» щодо проведення перевірок. Ніщо не перешкоджає будь-якому інженерові виконувати задачі ТО, якщо «інженер з ТО» видає CRS.

«Інженеру з перевірки якості» рекомендується мати кваліфікацію та статус, як у «інженера з ТО» з міркувань вірогідності, якщо у нього/неї немає доведеного послужного списку щодо проведення перевірок якості ПС, у такому випадку може бути дозволено деяке скорочення ступеня кваліфікації щодо проведення ТО.

У випадках, коли компетентний орган погоджується, що з практичних міркувань організації не доцільно призначити посадову особу для функції моніторингу якості, ця функція може бути передана за контрактом відповідно до параграфа 3.1.1.

2.1.2. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.2 Правил **(145.A.15) Заявка**

2.1.2.1. АМС 145.A.15.

Вираз *«За формою та у спосіб, встановлений компетентним органом»*, означає, що заявка зроблена згідно з формою EASA Form 2 (див. Додаток III).

2.1.3. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.3 Правил **(145.A.20) Умови схвалення.**

2.1.3.1. АМС 145.A.20.

Нижченаведена таблиця визначає за специфікацією АТА 2200 рейтинг компонентів категорії С.

Клас	Рейтинг	Розділи АТА
Компоненти, крім двигунів та ДСУ	C1 Система кондиціонування та наддуву	21
	C2 Обладнання автоматичного керування польотом	22
	C3 Зв'язкове та пілотажно-навігаційне обладнання	23-34
	C4 Двері - Люки	52
	C5 Система електропостачання та освітлення	24-33

	С6 Обладнання	25-38-44-45-50
	С7 Двигуни - ДСУ	49-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83
	С8 Органи керування	27-55-57.40-57.50-57.60-57.70
	С9 Паливна система	28-47
	С10 Гвинти вертольотів	62-64-66-67
	С11 Трансмiсія вертольотів	63-65

	C12 Гідравлічна система	29
	C13 Системи індикації та реєстрації польотних даних	31-42-64
	C14 Шасі	32
	C15 Кисневе обладнання	35
	C16 Повітряні гвинти	61
	C17 Пневматична система	36-37
	C18 Протипожежна система. Захист від дощу/обледеніння	26-30
	C19 Вікна	56
	C20 Деталі конструкції	53-54-57.10-57.20-57.30
	C21 Водний баласт	41
	C22 Засоби збільшення тяги	84

2.1.4. Рекомендації щодо методів встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.4 Правил **(145.A.25) “Вимоги до виробничих приміщень та площ”**.

2.1.4.1. АМС 145.A.25 (a).

1. Якщо організація не має власного ангара, можливо потрібно буде довести володіння ним на правах оренди. Також, рекомендується продемонструвати достатність площ ангара для виконання запланованого базового ТО шляхом підготовки проекту плану відвідування ангара для ПС згідно з програмою ТО. Проект плану відвідування ангара має оновлюватися регулярно.

2. Захист від погодних факторів стосується переважних факторів звичайної місцевої погоди, які очікуються протягом будь-якого 12-місячного періоду. Конструкції ангара для ПС і цеху/майстерні для ТО компонентів ПС повинні запобігати потраплянню дощу, граду, льоду, снігу, вітру, пилу тощо. Підлога ангарів для ПС та цеху/майстерні для компонентів ПС повинна мати щільне покриття, щоб мінімізувати утворення пилу.

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

4. Персоналу з ТО ПС рекомендується мати приміщення, де він зможе вивчати інструкції з ТО та робити записи про ТО належним чином.

2.1.4.2. АМС 145.A.25 (b).

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

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

2.1.4.3. АМС 145.A.25 (d).

1. Склади для зберігання справних компонентів ПС слід використовувати чистими, добре провітрюваними, і в них має підтримуватися рівномірна температура сухого повітря, щоб звести до мінімуму ефект конденсування вологи. Слід дотримуватися рекомендацій виробника щодо зберігання тих компонентів ПС, які вказані в таких опублікованих рекомендаціях.

2. Стелажі для зберігання слід використовувати достатньо міцними, щоб витримувати вагу компонентів ПС і забезпечувати достатню опору для великих компонентів ПС таким чином, щоб компоненти не деформувалися під час зберігання.

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

2.1.5. Рекомендації щодо методів встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.5 Правил **(145.A.30) “Вимоги до персоналу”**.

2.1.5.1. АМС 145.A.30 (a).

В якості відповідального керівника, як правило, слід розуміти старшу посадову особу схваленої організації з ТО, яка за своєю посадою несе повну відповідальність (включаючи, зокрема, фінансову) за керування організацією. Відповідальний керівник може бути відповідальним керівником більш ніж однієї організації, причому від нього не вимагається знання технічних питань, оскільки Керівництво організації з ТО визначає стандарти з ТО. Якщо відповідальний керівник не є старшою посадовою особою, компетентному органу необхідно впевнитися, що такий відповідальний керівник має безпосередній доступ до старшої посадової особи організації та має необхідні фінансові відрахування для проведення ТО.

2.1.5.2. АМС 145.A.30 (b).

1. Залежно від розмірів організації з ТО, вказані в Part-145 функції можуть розподілятися між окремими керівниками або поєднуватися різними способами.

2. Організації рекомендується мати, залежно від меж схвалення, керівника з питань базового ТО, керівника лінійного ТО, керівника з ТО в цеху/майстерні та керівника з якості, які всі є підзвітними відповідальному керівнику, за винятком, коли в невеликій організації, схваленій за Part-145, один керівник може бути також відповідальним керівником, і за умови прийняття компетентним органом, він/вона може також бути керівником лінійного ТО чи керівником цеху/майстерні.

3. Керівник з питань базового ТО, як правило, відповідає за забезпечення того, щоб все ТО, яке має проводитись в ангарі, а також будь-яке усунення дефектів, що проводиться під час базового ТО, здійснювалося відповідно до стандартів конструювання та якості, вказаних в 145.A.65 (b). Керівник з питань базового ТО також відповідає за будь-які корегуючі дії, зумовлені результатами нагляду за дотриманням якості, про що йдеться в 145.A.65 (c).

4. Керівник з питань лінійного ТО, як правило, відповідає за забезпечення того, щоб все ТО, яке необхідно провести в оперативному режимі, включаючи оперативне усунення дефектів, проводилося відповідно до стандартів, вказаних в 145.A.65 (b), а також несе відповідальність за будь-які корегуючі дії, зумовлені результатами нагляду за дотриманням якості, про що йдеться в 145.A.65 (c).

5. Керівник цеху/майстерні відповідає за забезпечення того, щоб всі роботи з компонентами ПС виконувалися відповідно до стандартів, вказаних в 145.A.65 (b), і також відповідає за будь-які корегуючі дії, зумовлені результатами нагляду за дотриманням якості, про що йдеться в 145.A.65 (c).

6. Відповідальність керівника з якості визначена в 145.A.30 (c).

7. Незважаючи на зразки найменувань, що наведені в підпараграфах 2-6, організація може прийняти будь-яке найменування для вищенаведених керівних посад, але необхідно повідомити компетентний орган про такі найменування та прізвища (імена) осіб, обраних для виконання цих функцій.

8. Якщо організація вирішує призначити керівників для всіх або для будь-якої комбінації функцій, вказаних в Part-145, беручи до уваги розмір підприємства, необхідно, щоб ці керівники звітували у кінцевому рахунку відповідальному керівнику, звітуючи керівнику базового ТО або керівнику лінійного ТО, або керівнику цеху/майстерні, або керівнику з якості.

ПРИМІТКА: Персонал, що засвідчує ТО, може звітувати будь-якому з вказаних керівників залежно від типу контролю, який використовує схвалена організація з ТО (наприклад, ліцензовані інженери/незалежна інспекція/контролери з подвійною функцією тощо), доки залишається незалежним персоналом, що здійснює нагляд за відповідністю якості, згаданий в 145.A.65 (c) (1).

2.1.5.3. АМС 145.A.30 (c).

Моніторинг системи якості включає в себе рекомендації про необхідність належного проведення коригуючих дій відповідальним керівником та іншими призначеними особами, як вказано в 145.A.30 (b).

2.1.5.4. АМС 145.A.30 (d).

1. Вираз *«Має достатню кількість персоналу»* означає, що організація наймає на роботу чи заключає контракт з такою кількістю персоналу, щоб принаймні половина персоналу, що виконує ТО в кожному цеху/майстерні, ангарі чи лінійне ТО в будь-яку зміну, була найнята на роботу для забезпечення стабільності організації. Персонал, що працює за контрактом, як за умовами часткової, так і з повної зайнятості, має усвідомлювати, що, працюючи в організації, він має дотримуватись процедур організації, вказаних в Керівництві організації з ТО, які відповідають його обов'язкам. Для цілей цього підпараграфа, особа найнята на роботу означає особу, найняту як фізичну особу безпосередньо організацією з ТО, схваленою за Part-145, а особа, що працює за контрактом, – особу, яка найнята на роботу іншою організацією та щодо якої ця організація уклала контракт з організацією з ТО, схваленою за Part-145.

2. План трудовитрат на ТО в людино-годинах має враховувати будь-яке ТО, яке проводиться на повітряних суднах/компонентах повітряних суден, що не належать країні-учаснику, та враховувати всю роботу поза межами схвалення за Part-145.

3. План трудовитрат на ТО в людино-годинах має стосуватися очікуваного обсягу робіт з ТО, окрім випадків, коли організація не може передбачити такий обсяг робіт через короткостроковий характер своїх контрактів, тоді такий план має базуватися на мінімальному обсязі роботи з ТО, необхідному для комерційної доцільності. Обсяг роботи з ТО включає всю необхідну роботу, наприклад, але не обмежуючись цим, планування, перевірки записів ТО, розробку робочих листів/карт у паперовій чи електронній формі, проведення ТО, інспекцій та оформлення записів з ТО.

4. У разі базового ТО ПС план трудовитрат на ТО має бути взаємозв'язаним з планом перебування ПС в ангарі, про що йдеться в АМС 145.A.25 (a).
5. У разі ТО компонентів ПС, план трудовитрат на ТО має стосуватися планового ТО компонентів ПС, про що йдеться в АМС 145.A.25 (a) (2).
6. Трудовитрати на функцію нагляду за дотриманням якості мають бути достатніми для задоволення рекомендацій 145.A.65 (c), що означає врахування положень АМС 145.A.65 (c). Якщо персонал з моніторингу якості здійснює інші функції, час, що виділяється на такі функції, має враховуватися при визначенні кількості персоналу, що здійснює моніторинг якості.
7. План трудовитрат на ТО має переглядатися щонайменше кожні 3 місяці і при необхідності – поновлюватися.
8. Про значне відхилення від плану трудовитрат на ТО необхідно повідомляти через керівника підрозділу керівнику з питань якості та відповідальному керівнику з метою проведення перегляду плану. Значне відхилення означає дефіцит наявних трудовитрат в людино-годинах більше 25% протягом календарного місяця для будь-якої однієї функції з тих, що вказані в 145.A.30 (d).

2.1.5.5. АМС 145.A.30 (e).

1. Процедура, на яку робиться посилання, рекомендує, серед іншого, проведення оцінки планувальників, механіків, персоналу з надання спеціалізованих послуг, контролерів і персоналу, що виконує сертифікацію ТО, з метою визначення їхньої компетентності шляхом оцінки „на робочому місці” та/чи проведення екзамену щодо їхньої конкретної посадової ролі в організації перед тим, дозволити їм здійснювати роботу самостійно. Записи про кваліфікацію та оцінку відповідності необхідно зберігати.
2. Для гарантування підтримання компетентності необхідно проводити та реєструвати відповідну початкову підготовку та перепідготовку.
3. Для полегшення оцінки компетентності для кожної посадової ролі в організації рекомендуються посадові інструкції. В основному, оцінка має показати, що:
 - a. Планувальники здатні переносити рекомендації щодо ТО на завдання ТО і усвідомлюють, що вони не можуть відхилитися від даних для ТО.
 - b. Механіки здатні виконувати завдання ТО згідно із стандартом, вказаним в даних ТО, і повідомлятимуть контролерів про помилки, що вимагають виправлення для відновлення належних стандартів ТО.
 - c. Персонал із спеціалізованих послуг здатний виконувати спеціалізовані завдання ТО згідно із стандартом, вказаним в даних ТО, і повідомлятиме своїх контролерів та чекатиме на їхні вказівки кожного разу, коли спеціалізоване ТО не можливо завершити відповідно до даних для ТО.
 - d. Контролери здатні забезпечувати виконання всіх необхідних завдань ТО, а у разі, коли їх не завершено чи коли очевидно, що певне завдання ТО не може бути виконане відповідно до даних для ТО, повідомлятимуть про такі проблеми особу, вказану в 145.A.30 (c), з метою вжиття відповідних заходів. Крім того, контролери, які також виконують завдання з ТО, розуміють, що не можуть виконувати завдання, що несумісні з їхніми обов'язками контролера.

е. Персонал, що засвідчує ТО, здатний визначити, коли ПС чи компонент ПС готові для передачі до експлуатації, та коли їх не слід передавати до експлуатації.

4. Зокрема, для планувальників, персоналу з надання спеціалізованих послуг, керівників і персоналу, що засвідчує ТО, важливо знати організаційні процедури що стосуються їхньої конкретної ролі в організації. Вищезгаданий перелік не є виключним і може містити інші категорії персоналу.

5. Персонал, що виконує аудити якості, здатний перевіряти відповідність рекомендаціям Part-145, ефективно та вчасно встановлюючи невідповідність для того, щоб організація могла залишатись у відповідності до Part-145.

6. Що стосується розуміння питань застосування людського фактора та людської працездатності, персонал з ТО, керівний персонал і персонал з якості мають оцінюватися на предмет необхідності проходження початкового навчання з питання людського фактора, але у будь-якому разі весь персонал з ТО, керівний персонал та персонал з якості мають проходити додаткове навчання з питання людського фактора. Це має стосуватися щонайменше:

- Посадових осіб, керівників, контролерів;
- Персоналу, що засвідчує ТО, техніків і механіків;
- Допоміжного технічного персоналу, наприклад, планувальників, інженерів, персоналу, що виконує технічні записи;
- Персоналу з контролю/забезпечення якості;
- Персоналу з надання спеціалізованих послуг;
- Персоналу з проблем людського фактора/інструкторів з проблем людського фактора;
- Персоналу відділу складів, персоналу відділу постачання;
- Операторів наземного обладнання;
- Осіб, які працюють за контрактом у всіх вищенаведених категоріях.

7. Початкове навчання з питань людського фактора має охоплювати всі теми програми учбового курсу, що міститься в GM 145.A.30 (e), і проводитись у вигляді курсу, присвяченого саме цьому питанню, або будучи включеним до інших навчальних курсів. Програма курсу може бути відкоригована з урахуванням особливого характеру роботи організації. Програма курсу також може бути пристосована для задоволення до потреб особливого характеру роботи для кожної функції в межах організації.

Наприклад:

- невеликі організації, які не працюють позмінно, можуть більш поверхово розглядати теми, що стосуються колективної роботи та спілкування,

- планувальники можуть більш глибоко розглядати завдання, що стосуються складання графіків та планування в програмі курсу, та більш поверхнево – завдання розвитку навичок для змінної роботи.

Залежно від результату оцінки, про яку йдеться в параграфі 6, початкове навчання має забезпечуватися для персоналу в межах 6 місяців з часу вступу на роботу до організації з ТО, а тимчасовому персоналу може бути потрібно проходити навчання відразу після вступу до організації, беручи до уваги тривалість роботи в організації.

Персонал, що набирається на роботу з іншої організації з ТО, схваленої за Part-145, а також тимчасовий персонал мають оцінюватися на предмет необхідності отримання будь-якого додаткового навчання з питань людського фактора для забезпечення відповідності стандартам підготовки з питань людського фактора нової організації з ТО, схваленої за Part-145.

8. Мета підвищення кваліфікації з питань людського фактора, перш за все, полягає в забезпеченні того, що персонал залишається в курсі питань людського фактора, а також для отримання зворотнього зв'язку з питань людського фактора. Слід розглянути можливість залучення відділу якості до такого навчання. Має існувати процедура забезпечення формального зворотнього зв'язку від інструкторів до відділу якості для вжиття заходів у необхідних випадках.

Підвищення кваліфікації з питань людського фактора має бути достатньо тривалим і проводитися кожні два роки для вивчення відповідних результатів проведених аудитів якості та інших внутрішніх/зовнішніх доступних для організації джерел інформації щодо людських помилок при проведенні ТО.

9. Навчання з питань людського фактора може проводитись самою організацією з ТО або незалежними інструкторами чи будь-якими навчальними організаціями, прийнятними для компетентного органу.

10. Процедура навчання з питань людського фактора має бути викладена в Керівництві організації з ТО.

11. Має виконуватися додаткове навчання щодо безпеки експлуатації паливних баків (FTS) та пов'язаних інспекційних стандартів і процедур ТО для технічного персоналу організації, особливо для технічного персоналу, що залучений до виконання завдань CDCCL.

Додаток IV до АМС до 145.30 (e) та 145.B.10 (3) містить керівні матеріали EASA, що призначені для проведення підготовки персоналу організацій з ТО.

2.1.5.6. АМС 145.A.30 (f).

1. Неруйнівний контроль для підтримання льотної придатності означає перевірку, вказану утримувачем сертифіката типу/виробником ПС або двигуна, або гвинта відповідно до даних ТО, зазначених у пункті 145.A.45 для ПС/компонентів ПС, що знаходиться в експлуатації, з метою визначення подальшої придатності авіатехніки для безпечної експлуатації.

2. «*Належним чином кваліфікований*» означає, що персонал відповідає рівням 1, 2 чи 3, як це визначено європейським стандартом EN 4179 залежно від функції неруйнівного контролю, яка має виконуватися.

3. Незважаючи на той факт, що персонал Рівня 3 може бути кваліфікований згідно з EN 4179 для запровадження та санкціонування методів, прийомів тощо, це не дозволяє такому персоналу відхилятися від методів та прийомів, опублікованих утримувачем сертифіката типу/виробником у формі даних щодо підтримання льотної придатності, наприклад, Керівництва з неруйнівного контролю чи експлуатаційних бюлетенів, якщо таке Керівництво чи такий експлуатаційний бюлетень явно не дозволяють подібне відхилення.

4. Незважаючи на наведені в EN 4179 загальні посилання на Національний комітет з питань неруйнівного контролю в аерокосмічній галузі, всі іспити мають проводитись персоналом чи організаціями під загальним контролем такого Комітету. За відсутності Національного комітету з питань

неруйнівного контролю в аерокосмічній галузі, може бути залучений Комітет з питань неруйнівного контролю в аерокосмічній галузі іншої країни-учасника, як визначено компетентним органом.

5. Конкретний неруйнівний контроль означає будь-що одне чи більше з наступного: кольорова дефектоскопія, магніто-порошкова дефектоскопія, дефектоскопія методом вихрових струмів, ультразвуковий та радіографічний методи, включаючи рентгенівський та гамма-променевий контроль.

6. Крім того, слід відзначити, що розробляються та будуть розроблятися нові методи, зокрема, серед іншого, термографія та шерографія, які не регулюються EN 4179. Доки не буде створено погоджений стандарт, такі методи мають виконуватися відповідно до рекомендацій виробників конкретного обладнання, включаючи процес будь-якого навчання та іспитів, для забезпечення обізнаності персоналу з цим процесом.

7. Будь-яка організація з ТО, схвалена за Part-145, яка здійснює неруйнівний контроль, має встановити процедури кваліфікації спеціалістів з неруйнівного контролю, які повинні бути викладені в Керівництві організації з ТО та затверджені компетентним органом.

8. Бороскопія та інші прийоми, такі як 'деламінаційне' простукування, є швидше неруйнівним обстеженням, аніж неруйнівним контролем. Незважаючи на таку відмінність, організацією з ТО встановлюється процедура, прийнятна для компетентного органу, для забезпечення того, що персонал, який здійснює та обґрунтовує такі перевірки, є належним чином підготовленим та оціненим на предмет своєї обізнаності з процесом. Неруйнівні обстеження, які не вважаються неруйнівним контролем у Part-145, не зазначені у Додатку 2 в категорії класу D₁.

9. Згадані стандарти, методи, навчання та процедури мають вказуватися в Керівництві організації з ТО.

10. Будь-який персонал, який має намір виконувати та/або контролювати неруйнівне випробування, для якого він не кваліфікований, до набрання чинності Part-145 має бути кваліфікований відповідно до вимог EN 4179.

11. У цьому контексті під офіційно визначеними стандартами розуміються такі стандарти, що запроваджені або опубліковані офіційною установою (яка має правосуб'єктність або не має), що широко визнаються у сфері повітряного транспорту як встановлена корисна практика.

2.1.5.7. AMC 145.A.30 (g).

1. Для цілей персоналу категорії А незначне планове лінійне ТО означає будь-яку незначну планову інспекцію/форму ТО включно до щотижневої форми, вказану в затвердженій програмі ТО ПС експлуатанта. Для програм ТО ПС, в яких не вказано щотижневу форму, компетентний орган визначає найбільш значну перевірку, яка вважається рівноцінною щотижневій перевірці.

2. Типові завдання, виконання яких дозволяється персоналу категорії А після належної підготовки для цілей видачі персоналом категорії А передбаченого 145.A.50 сертифіката передачі в експлуатацію ПС в рамках незначного планового лінійного ТО чи усунення простих дефектів, містяться в наступному переліку.

- a. Заміна вузлів коліс.
- b. Заміна блоків колісних гальм.
- c. Заміна аварійного обладнання.

- d. Заміна духовок, кип'ятильників та пристроїв для приготування напоїв.
- e. Заміна внутрішніх та зовнішніх вогнів, ниток розжарення та імпульсних ламп.
- f. Заміна «щіток» склоочисників.
- g. Заміна крісел в пасажирському салоні та в кабіні екіпажа, поясних та плечових ременів безпеки.
- h. Закривання капотів та перевстановлення кришок оглядових лючок.
- i. Заміна компонентів системи туалетів, за винятком клапанів (засувок).
- j. Нескладний ремонт і заміна внутрішніх дверей та табло в кабінах, окрім дверей, що є частиною герметичної конструкції.
- k. Нескладний ремонт і заміна стулочок верхніх багажних полиць та предметів внутрішнього обладнання кабіни.
- l. Заміна щіточок статичного розрядника.
- m. Заміна основних бортових акумуляторів та бортових акумуляторів ДСУ.
- n. Заміна компонентів бортової розважальної системи, за винятком системи сповіщення пасажирів.
- o. Поточне змащення та поповнення рідин та газів (дозаправлення) в усіх системах.
- p. Деактивація тільки підсистем та компонентів ПС, що дозволена Переліком мінімального обладнання (MEL) експлуатанта, якщо компетентний орган визнав, що така деактивація є простим завданням.
- q. Перевірка наявності та усунення залишків рідини системи протиобледеніння, включаючи перевстановлення/закривання панелей, капотів чи лючок або використання спеціального інструменту.
- r. Заміна будь-якого іншого компонента ПС, узгоджена компетентним органом для конкретного типу ПС, тільки якщо визнано, що завдання є простим.

Примітка: Цей список періодично поновлюватиметься з урахуванням поточного досвіду та технологічних змін.

2.1.5.8. АМС 145.A.30 (h)(1).

Допоміжний персонал категорій В1 та В2 не потребує повноважень персоналу, що засвідчує ТО, відповідно до 145.A.35 (b), але організація може використовувати такий належним чином уповноважений персонал, що засвідчує ТО, для задоволення цієї рекомендації.

2.1.5.9. АМС 145.A.30 (j)(4).

1. Для видачі обмеженого сертифікаційного повноваження командир ПС або бортінженер рекомендується мати дійсне посвідчення пілота авіаційного транспорту (ATPL), посвідчення пілота комерційного авіаційного транспорту (CPL) або бортінженера (F/EL) відповідно до рекомендацій JAR-FCL, або рекомендацій національних еквівалентних документів для типу ПС, прийнятних для компетентного органу. Крім того, обмежене сертифікаційне повноваження залежить від Керівництва організації з ТО, що містить процедури, які стосуються викладених в п. 145.A.30 (e) рекомендацій до персоналу, та відповідні АМС і керівний матеріал.

Такі процедури мають як мінімум включати:

- a. Завершення навчання відповідних правил ТО для підтримання льотної придатності.
- b. Завершення відповідної підготовки з виконання спеціальних завдань на літаку. Підготовка з виконання завдань повинна бути достатньо тривалою, щоб гарантувати, що особа цілком розуміє

завдання, яке потрібно виконати, і буде застосовувати знання щодо використання відповідних даних для ТО.

с. Завершення процедурного навчання, як визначено в Part-145.

Вищезазначені процедури мають бути описані в Керівництві організації з ТО та схвалені компетентним органом.

2. (i) Типові завдання, що можуть бути сертифіковані та/або виконуватися командиром ПС, який має ATPPL або CPL, – це незначне ТО та прості перевірки, що включені в наступний перелік:

a. Заміна зовнішніх вогнів, ниток розжарювання та імпульсних ламп.

b. Закривання капотів та перевстановлення кришок оглядових лючоків.

c. Заміна роликів, наприклад, в механізмі натягування тросів, подвійного керування, бортовій ПЧ-системі “FLIR”, дверей, фотообладнання тощо.

d. Перевірка наявності та усунення залишків рідини системи протиобледеніння, включаючи перевстановлення/закривання панелей, капотів або лючоків, що мають легкий доступ, але не потребують використання спеціального інструменту.

e. Будь-яка перевірка/заміна, що включає прості технічні засоби, що узгоджується з цим АМС, та погоджена компетентним органом.

2. (ii) Власники чинних посвідчень бортінженерів, виданих за JAR-FCL, або національних еквівалентів на тип ПС, прийнятних для компетентного органу, можуть реалізовувати повноваження, що надаються цим обмеженим сертифікаційним повноваженням, тільки при виконанні обов’язків бортінженера.

Додатково до параграфів від 2 (i) (a) до (e) може виконуватися й інше незначне типове ТО або завдання з усунення дефектів, що зазначені в наступному переліку:

a. Заміна вузлів коліс.

b. Заміна простого легкодоступного аварійного обладнання.

c. Заміна духовок, кип’ятильників та пристроїв для приготування напоїв.

d. Заміна зовнішніх вогнів.

e. Заміна крісел в пасажирському салоні та в кабіні екіпажа, поясних та плечових ременів безпеки.

f. Заміна стулочок верхніх багажних полиць та предметів внутрішнього обладнання кабіні.

g. Заміна щіточок статичного розрядника.

h. Заміна основних бортових акумуляторів та бортових акумуляторів ДСУ .

i. Заміна компонентів бортової розважальної системи, за винятком системи сповіщення пасажирів.

j. Деактивація тільки підсистем і компонентів ПС, що дозволена Переліком мінімального обладнання (MEL) експлуатанта, якщо компетентний орган визнав, що така деактивація є простим завданням.

k. Переналадка автоматичних вимикачів згідно Керівництва з регулювання при проведенні ТО.

l. Будь-яке інше просте завдання, що погоджене з компетентним органом для певного типу ПС, тільки якщо визнано, що завдання є простим.

3. Повноваження обмежується 12 місяцями за умови задовільного повторного навчання на відповідний тип ПС.

2.1.5.10. АМС 145.A.30 (j)(5).

1. Для цілей цього параграфу “непередбачений” означає, що посадка ПС не могла бути своєчасно передбачена експлуатантом, оскільки дефект був неочікуваним для системи, яка досі вважалась надійною.

2. Видача одноразового дозволу розглядається відділом якості субпідрядної організації тільки після прийняття достатньо вмотивованого рішення, що така рекомендація відповідає обставинам, що склалися, і в той же час підтримує необхідні стандарти льотної придатності. Відділ якості організації оцінює ситуацію в кожному окремому випадку перед тим, як видавати одноразовий дозвіл.

3. Одноразовий дозвіл не може бути виданий, якщо необхідний рівень сертифікаційних повноважень може перевищити рівень знань та досвіду особи, яка його видасть. В будь-якому випадку, необхідно приділяти належну увагу складності запланованих робіт, а також наявності необхідного інструменту та/або перевіреного обладнання, потрібного для завершення робіт.

2.1.5.11. AMC 145.A.30 (j)(5)(i).

У тих випадках, коли визначилася необхідність отримати одноразовий дозвіл на видачу сертифіката передачі в експлуатацію (CRS) при завданні на тип ПС, на який персонал, що засвідчує ТО, не має допуску, рекомендується наступна процедура:

1. Льотний екіпаж повинен сповістити усі подробиці дефекту організації з ТО експлуатанта. Тоді, якщо виникне така необхідність, організація з ТО може запросити відділ якості щодо використання одноразового дозволу.

2. При видачі одноразового дозволу відділ якості організації має проконтролювати, що:

a) Визначено та передано сертифікуючому персоналу всі технічні деталі, що стосуються виконання роботи.

b) Організація має придатну для використання схвалену процедуру координування та контролю виконання всіх дій з ТО на тому місці, де воно буде виконуватися в межах повноваження одноразового дозволу.

c) Особа, якій було видано одноразовий дозвіл, забезпечена всією необхідною інформацією та керівним матеріалом, який стосується даних для ТО, та будь-якими спеціальними технічними інструкціями для виконання запланованого завдання. Розроблений організацією детальний поетапний “робочий листок” передано утримувачу одноразового дозволу.

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

3. Після завершення виконання останнього етапу детального робочого листка утримувач одноразового дозволу має його підписати. Виконання завдання необхідно перевірити проведенням візуального огляду та/або нормальним функціонуванням системи при поверненні до виробничої бази організації з ТО, схваленої за Part-145.

2.1.5.12. AMC 145.A.30 (j)(5)(ii).

Цей параграф стосується персоналу, який не працює в організації з ТО, але відповідає рекомендаціям параграфу 145.A.30 (j) (5). Додатково до пунктів, викладених в AMC 145.A.30 (j) (5) (i), параграфів 1, 2 (a), (b), (c) та 3 відділ якості організації може видати одноразовий дозвіл, за умови проведення перевірки відділом якості всіх кваліфікаційних подробиць запропонованого сертифікуючого персоналу та забезпечення його доступності на місці.

2.1.5.13. GM 145.A.30(e).

Нищенаведена програма навчання визначає теми та підтеми, які мають розглядатися під час проведення підготовки з питань людського фактора.

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

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

Де можливо, повинні використовуватися практичні ілюстрації та приклади, особливо в повідомленнях про інциденти та нещасні випадки.

Теми мають бути пов'язані з існуючим законодавством, де доречно. Теми мають відноситися до існуючих керівних/консультативних матеріалів, де доречно (наприклад, ICAO HF Digest and Training Manual).

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

- 1 Загальна частина / Вступ до 'людського фактора'
 - 1.1 Потреба звернутися до 'людського фактора'
 - 1.2 Статистика
 - 1.3 Інциденти
- 2 Культура безпеки / Організаційні фактори
- 3 Помилки людини
 - 3.1 Моделі і теорії помилок
 - 3.2 Типи помилок у завданнях з ТО
 - 3.3 Порушення
 - 3.4 Причетність помилок
 - 3.5 Помилки уникання та управління
 - 3.6 Надійність людини
- 4 Характеристи людини та її обмеження
 - 4.1 Бачення
 - 4.2 Слухання
 - 4.3 Обробка даних
 - 4.4 Увага та сприйняття
 - 4.5 Ситуативне розуміння
 - 4.6 Пам'ять
 - 4.7 Клаустрофобія та фізичний доступ
 - 4.8 Спонування
 - 4.9 Придатність/Здоров'я
 - 4.10 Стрес
 - 4.11 Керування робочим навантаженням
 - 4.12 Утома
 - 4.13 Алкоголь, ліки, наркотики
 - 4.14 Фізична робота
 - 4.15 Повторні задачі / самовдоволення
- 5 Оточення
 - 5.1 Вплив ровесників
 - 5.2 Стрес-фактори
 - 5.3 Вплив часових обмежень
 - 5.4 Робоче навантаження
 - 5.5 Змінна робота
 - 5.6 Шум і випаровування
 - 5.7 Освітлення
 - 5.8 Клімат і температура
 - 5.9 Рух і вібрація
 - 5.10 Складні системи
 - 5.11 Небезпека на робочому місці
 - 5.12 Нестача особового складу

- 5.13 Відволікання та переривання
- 6 Процедури, інформація, інструменти та практика
 - 6.1 Візуальний огляд
 - 6.2 Робоча реєстрація та запис
 - 6.3 Процедура – практика / невідповідність / норми
 - 6.4 Технічна документація – доступ і якість
- 7 Спілкування
 - 7.1 Зміна / Передача завдань
 - 7.2 Поширення інформації
 - 7.3 Культурні розходження
- 8 Взаємодія
 - 8.1 Відповідальність
 - 8.2 Керування, нагляд і лідерство
 - 8.3 Прийняття рішення
- 9 Професіоналізм і чесність
 - 9.1 Вдосконалення; вживаність
 - 9.2 Поведінка, що провокує помилку
 - 9.3 Дпевненість у собі
- 10 Програма людського фактора в організації
 - 10.1 Повідомлення про помилки
 - 10.2 Стратегія дисципліни / Дисциплінарна політика
 - 10.3 Дослідження помилок
 - 10.4 Вживання заходів в зв'язку з виникненням проблем
 - 10.5 Зворотний зв'язок

2.1.5.14. GM 145.A.30(j)(4)

1. Для власника ATPL або CPL, виданої відповідно до JAR FCL 1 або JAR FCL 2, теоретичні знання та екзаменаційні теми детально викладені в додатку 1 до JAR FCL 1.470 та додатку 1 до JAR FCL 2.470 і може включати наступні предмети:

- Повітряне право
- Планер/системи/силова установка
- Інструменти/електроніка
- Маса та зрівноваження
- Характеристики
- Планування польоту та контроль
- Характеристики людини та її обмеження
- Метеорологія
- Загальна навігація
- Радіонавігація
- Експлуатаційні процедури
- Принципи польоту
- Повітряне сполучення згідно з правилами візуальних польотів (VFR)

- Повітряне сполучення згідно з правилами польотів за приладами (IFR)

2. Для власника JAR FCL F/EL, у частині D JAR FCL 4 наведено детальні рекомендації щодо теоретичних і практичних знань та навичок, для яких Додаток 1 до JAR FCL 4.160 «Курс технічного навчання» (TTC) може визначати наступні предмети:

Ознайомлення з процедурами базового ТО, щоб дати додаткові технічні знання, особливо щодо наслідків системних відмов, і підготувати претендента на проведення ТО до проблем, пов'язаних з Переліком мінімального обладнання (MEL).

Обсяг теоретичної підготовки складає 100 годин і охоплює наступні елементи:

1. Планер і системи
2. Електрообладнання
3. Силова установка та аварійне обладнання
4. Пілотажні прилади та системи автоматичного керування польотом

Навчання практичних навичок, яке здійснює організація з ТО, схвалена за Part-145, включає 35 годин практичного досвіду з наступних предметів:

- Фюзеляж і системи керування польотом
- Двигуни
- Прилади
- Шасі та гальма
- Кабіна / кабіна екіпажу / аварійне обладнання,
- Системи протиобледеніння та їх обслуговування
- Обслуговування на землі та ТО
- Сертифікат про завершення робіт.

Після успішного завершення технічного навчання, навчальна організація, що проводить теоретичну та/або практичну підготовку, видає претенденту сертифікат про задовільне завершення курсу або його частини.

2.1.6. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.6 Правил (145.A.35) Персонал, який засвідчує ТО, та допоміжний персонал категорій В1 та В2.

2.1.6.1. АМС 145.A.35 (a).

1. Достатнє знання відповідного ПС та/чи компонента(-ів) ПС, ТО яких належить виконувати, а також пов'язаних з цим організаційних процедур означає, що особа пройшла підготовку та має відповідний досвід проведення ТО для типу авіаційної техніки та використання пов'язаних з цим організаційних процедур, в наслідок чого ця особа розуміє, яким чином функціонує авіаційна техніка, які найпоширеніші дефекти та до яких наслідків вони призводять.

2. Організації рекомендується мати копії всіх документів, які засвідчують кваліфікацію та сучасний досвід.

2.1.6.2. АМС 145.A.35 (b).

Організація видає сертифікаційне повноваження після встановлення відповідності застосовним параграфам Part-145 та Part-66. При наданні сертифікаційного повноваження, організація з ТО, схвалена

за Part-145, рекомендується отримати докази, що особа має чинне свідоцтво з ТО ПС за Part-66 та може підтвердити цей факт разом із компетентним органом тієї країни-учасника, яка видала таке свідоцтво.

2.1.6.3. AMC 145.A.35 (d).

1. Підтримання/підвищення кваліфікації – це двосторонній процес для забезпечення того, що персонал, який засвідчує ТО, продовжує бути в курсі питань, що стосуються процедур, людського фактора і технічних знань, і що організація отримує зворотний зв'язок щодо адекватності своїх процедур та інструкцій з ТО. Завдяки інтерактивному характеру підготовки потрібно розглянути можливість залучення до такої підготовки відділу якості для забезпечення функціонування зворотного зв'язку. Альтернативно має існувати процедура забезпечення формальної передачі зворотного зв'язку через відділ підготовки до відділу якості для вжиття необхідних заходів.

2. Підготовка з підтримання кваліфікації має охоплювати зміни у відповідних правилах, таких як Part-145, зміни в організаційних процедурах і стандартах модифікацій авіаційної техніки, ТО якої здійснюється, а також питання людського фактора, визначені внаслідок будь-якого внутрішнього чи зовнішнього аналізу інцидентів. Під час підтримання кваліфікації слід також розглядати випадки, коли персонал не дотримувався процедур, і причини того, чому не завжди дотримуються певних процедур. В багатьох випадках подальша підготовка посилюватиме необхідність дотримуватися процедур і забезпечуватиме визначення неповних чи некоректних процедур організації з метою їх подальшого відкорегування. Це не виключає можливої необхідності в проведенні аудиту якості таких процедур.

3. Підтримання кваліфікації має бути достатньо тривалим і відбуватися кожні два роки для задоволення намірів 145.A.35 (d), і може бути поділене на ряд окремих елементів. Пункт 145.A.35 (d) вимагає проведення такої підготовки персоналу, що засвідчує ТО, з метою оновлення знань щодо відповідних технологій, процедур та проблем людського фактора, оскільки вони є частиною забезпечення якості. Тому достатня тривалість має пов'язуватися з відповідними результатами перевірки якості та іншими внутрішніми/зовнішніми джерелами інформації, доступними для організації, стосовно людських помилок при проведенні ТО. Це означає, що у випадку організації, яка проводить ТО ПС і має небагато невідповідностей за результатами аудиту якості, тривалість подальшої підготовки має обмежуватися днями, а не тижнями, тоді як для подібної організації з багатьма невідповідностями, що виявлені при проведенні аудиту якості, така підготовка може зайняти декілька тижнів. Для організації, яка проводить ТО компонентів ПС, тривалість підтримання кваліфікації відповідатиме тим самим принципам, але її слід скоротити, враховуючи більш обмежений характер такої діяльності. Наприклад, персоналу, що виконує сертифікацію ТО і здійснює передачу до експлуатації гідронасосів, може знадобитися лише декілька годин для підтримання кваліфікації, тоді як тим, хто здійснює передачу до експлуатації газотурбінного двигуна, може знадобитися декілька днів такої підготовки. Зміст підготовки з підтримання кваліфікації має бути пов'язаним з відповідними результатами аудиту якості, причому рекомендується повторювати таку підготовку принаймні раз у 24-місячний період.

4. Передбачається, що метод підготовки буде гнучким процесом і зможе, наприклад, включати курс підвищення кваліфікації в організації, схваленій за Part-147, курси в авіаційному коледжі, внутрішні короткострокові курси, семінари тощо. Складові, загальний зміст і тривалість такої підготовки вказуються в Керівництві організації з ТО, якщо така підготовка не здійснюється організацією, схваленою за Part-147,

коли такі деталі можуть бути визначені відповідно до схвалення, а відповідні перехресні посилання – наведені у Керівництві організації з ТО.

2.1.6.4. АМС 145.A.35 (e).

Програма підготовки з підтримання кваліфікації має охоплювати весь персонал, що засвідчує ТО, і допоміжний персонал, а також зазначати час проведення підготовки, елементи такої підготовки та відмітку, що її проведено досить вчасно, як і було заплановано. Така інформація має згодом переноситися до записів персоналу, що засвідчує ТО, згідно з 145.A.35 (j).

2.1.6.5. АМС 145.A.35 (f).

1. Як вказано в 145.A.35 (f), за одним винятком, весь майбутній персонал, що буде засвідчувати ТО, має пройти перевірку на компетентність, кваліфікацію, здібності. Існує ряд способів, за якими така оцінка може проводитись, але для створення процедури оцінки, що відповідала б конкретній організації, потрібно врахувати нижчевикладене.

2. Компетентність і здібності оцінюються, коли особа працює під наглядом іншого спеціаліста, що засвідчує ТО, або аудитора якості протягом достатнього часу для того, щоб зробити висновки. Достатній час може складати лише декілька тижнів, якщо особа повністю зайнята виконанням відповідної роботи. Недоцільно здійснювати оцінку за повним діапазоном передбачуваних обов'язків, і цього не слід робити. Якщо особа була найнята з іншої схваленої організації з ТО, і була в тій організації спеціалістом, що засвідчував ТО, тоді доцільно прийняти письмову характеристику такого спеціаліста від особи, відповідальної за систему якості.

3. Кваліфікаційне оцінювання означає збирання копій всіх документів для підтвердження кваліфікації, наприклад, свідоцтва та/або будь-якого повноваження, які має особа. Після цього має відбутися перевірка з метою їхнього підтвердження в організації(ях), яка(і) видала(и) такі документи, і, нарешті, порівняльна перевірка з метою виявлення відмінностей між кваліфікаційними оцінками типів авіаційної техніки в кваліфікаційних документах і відповідними типами авіаційної техніки, ТО яких проводиться в організації. Цей останній момент може виявити потребу в проведенні навчання з питань відмінностей типів авіаційної техніки.

2.1.6.6. АМС 145.A.35 (j).

1. Стосовно кожного спеціаліста, який засвідчує ТО, та допоміжного персоналу категорій В1 та В2 має зберігатися наступна мінімальна інформація:

- a. Прізвище, ім'я
- b. Дата народження
- c. Основна підготовка
- d. Підготовка за типом
- e. Підвищення кваліфікації
- f. Досвід
- g. Кваліфікації, що стосуються повноважень

- h. Межі уповноваження (на сертифікацію ТО)
 - i. Дата першої видачі уповноваження (на сертифікацію ТО)
 - j. У відповідних випадках – дата закінчення строку уповноваження (на сертифікацію ТО)
 - k. Ідентифікаційний номер уповноваження (на сертифікацію ТО)
2. Ці записи можуть зберігатися у будь-якому форматі, але мають контролюватися відділом якості організації. Це не означає, що відділ якості має вести систему записів.
3. Кількість осіб, які мають право доступу до цієї системи, має бути зведена до мінімуму, щоб забезпечити, що записи не можуть бути несанкціоновано змінені чи що конфіденційні записи не стануть доступними для осіб, які не мають на те повноважень.
4. Компетентний орган є уповноваженою особою при дослідженні системи записів для початкового чи подальшого схвалення або, коли компетентний орган має підстави сумніватися в компетентності конкретного спеціаліста, який виконує сертифікацію ТО.

2.1.7. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.7 Правил **(145.A.40)** **Обладнання, інструменти та матеріали.**

2.1.7.1. АМС 145.A.40 (a)

Коли Заявник на одержання схвалення організації з ТО визначив бажані межі схвалення для розгляду компетентним органом, необхідно продемонструвати, що всі інструменти та обладнання, вказані в схвалених даних, можуть бути надані у разі необхідності. Всі такі інструменти та обладнання, які мають контролюватися в тому, що стосується їхнього обслуговування чи калібрування через необхідність їх використання для вимірювання певних розмірів та параметрів обертового моменту тощо, мають бути чітко визначені та внесені до контрольного реєстру, включаючи будь-які особисті інструменти та обладнання, на використання яких організація дає дозвіл.

2.1.7.2. АМС 145.A.40 (b).

1. Перевірка цих інструментів та обладнання вимагає, щоб організація мала процедуру проведення регулярних перевірок/обслуговування і, у разі необхідності, калібрування таких інструментів та обладнання, а також надання користувачам відомостей, що інструмент та обладнання не виходять за межі граничного терміну огляду чи обслуговування або калібрування. Тому необхідна чітка система маркування всього інструменту, обладнання та випробувального обладнання, яка б надавала інформацію про те, коли належить провести наступний огляд чи обслуговування або калібрування, і чи не є інструмент та обладнання несправним з будь-яких інших причин, якщо це не очевидно. Слід вести реєстр всього точного інструменту та обладнання, а також записи про калібрування та стандарти, що були застосовані.
2. Регулярні перевірки, обслуговування чи калібрування мають відповідати інструкціям виробника обладнання, окрім випадків, коли організація може підтвердити за результатами обчислень, що в конкретному випадку доцільним є інший проміжок часу.
3. У цьому контексті офіційно зазначено, що стандарт візначає такі стандарти які встановлені державною установою та мають юридичну силу та застосовуються у сфері повітряного транспорту.

2.1.8. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.8 Правил **(145.A.42) Приймання компонентів.**

2.1.8.1. АМС 145.A.42 (а).

1. Еквівалентним до форми EASA Form 1 документом може бути:

- a) документ передачі, виданий організацією за умовами двосторонньої домовленості, підписаної Європейським співтовариством (ЄС);
- b) документ передачі, виданий організацією, схваленою JAA за умовами двосторонньої домовленості, доки вона не буде замінена відповідною угодою, підписаною ЄС;
- c) форма JAA Form 1, що видана до 28 листопада 2004 року організацією, схваленою за JAR-145 державою-повним членом JAA;
- d) у випадку, коли нові компоненти ПС були передані з виробництва до того, як набрала чинності Part-21, такі компоненти повинні супроводжуватися формою JAA Form 1, що видана організацією, схваленою за JAR-21 компетентним органом держави-повного члена JAA, та в межах системи взаємного визнання JAA;
- e) форма JAA Form 1, що видана до 28 вересня 2005 року організацією-виробником, яка схвалена компетентним органом відповідно до вимог національного законодавства.

2. Процедури приймання стандартних частин, сировини та витратних матеріалів.

2.1.8.2. АМС M.A.501(c).

1. Стандартні частини, це:

(a) частини, що виготовлені у повній відповідності до запроваджених стандартів промисловості, Агенства, компетентного органу або згідно з іншою державною специфікацією, яка стосується проектування, виробництва, випробування та критеріїв приймання. Специфікація має містити інформацію, яка необхідна для виробництва та перевірки відповідності цієї частини. Це має бути опубліковано для того, щоб будь-яка сторона була спроможна виготовити цю частину. Прикладами специфікацій можуть бути Національні аерокосмічні стандарти (NAS), військово-морський аерокосмічний стандарт (AN), норми Асоціації інженерів автомобілебудування (SAE), SAE Sematic, Об'єднаної технічної ради з електронних приладів, Об'єднаної технічної ради з електронних ламп, Американського національного інституту стандартів (ANSI) та специфікації EN (European Norm) тощо...

(b) для планерів та мотопланерів – необов'язкові прилади та/або обладнання, що сертифіковані згідно з параграфом CS 22.1301 (b), якщо ці прилади та/або обладнання, в разі їх встановлення, функціонують, або функціонують неналежним чином, або не функціонують взагалі, не становлять самі по собі або їх вплив на планер не спричиняє загрозу для безпеки його експлуатації.

У вищенаведеному під "обов'язковими" маються на увазі такі (прилади тощо), наявності яких вимагають застосовні правила льотної придатності (CS 22.1303, 22.1305 та 22.1307) або відповідні правила експлуатації та застосовні Правила польотів, або Керівництво з управління повітряним рухом (наприклад, використання маяка-відповідача у деяких контрольованих зонах повітряного простору). Прикладами обладнання, яке можливо вважати стандартними частинами, є електричні варіометри, кулькові індикатори крену/ковзання, датчики автономної системи енергопостачання, ємності (для

варіометрів), обчислювачі посадочної глісади, навігаційні комп'ютери, реєстратор даних/барограф/фотокамера точок повороту, склоочисники та системи попередження зіткнень. Обладнання, яке повинно бути схвалено відповідно до правил забезпечення льотної придатності, повинно відповідати застосовним стандартам (ETSO) або еквівалентним стандартам і не розглядається як стандартні частини (наприклад, кисневе обладнання).

2. Для визначення частини як стандартної, утримувач сертифіката типу може видати каталог стандартних частин, який буде прийнятий компетентним органом утримувача сертифіката типу, або може зробити посилання до каталогу частин національної/міжнародної специфікації (наприклад, стандартні діоди/конденсатори тощо), яка може бути не тільки авіаційним стандартом.

3. Документація, що супроводжує стандартні частини, має стосуватися лише індивідуальних частин та містити заяву про відповідність, а також інформацію про виробництво та джерело постачання. Деякі матеріали можуть вимагати специфічних умов, таких як умови зберігання, або мати обмеження ресурсних показників тощо, що має бути занесене до супроводжувальної документації та/або на упаковку матеріалу.

4. Форма EASA Form 1 або еквівалентний документ зазвичай не видається, а тому її не слід очікувати.

2.1.8.3. AMC M.A.501(d).

1. Витратний матеріал – це будь-який матеріал, що використовується одноразово, такий як мастило, цемент, суміші, фарби, хімічні барвники та герметики тощо.

2. Сировина – це будь-який матеріал, що потребує подальшої обробки з метою перетворення на частину ПС, такий як метал, пластик, деревина, тканина тощо.

3. Матеріали (як сировинні, так і витратні) мають бути прийнятними за наявності підтвердження відповідності необхідним специфікаціям. Щоб бути прийнятним, матеріал та/або його упаковка повинні мати маркування із зазначенням технічної характеристики та номера партії.

4. Документація, що супроводжує всі матеріали, має стосуватися лише певного матеріалу та містити заяву про його відповідність, а також інформацію про виробництво та джерело постачання. Деякі матеріали можуть вимагати специфічних умов, таких як умови зберігання, або мати обмеження ресурсних показників тощо, що має бути занесене до супроводжувальної документації та/або на упаковку матеріалу.

5. Форма EASA Form 1 або еквівалентний документ не видається, а тому її не слід очікувати. Специфікація матеріалу, як правило, міститься у Переліку даних сертифіката (додаткового сертифіката) типу, якщо інше не погоджено Агентством або компетентним органом.

6. Вироби, що скуповуються партіями (кріплення тощо), мають зберігатися в упаковці. Упаковка повинна містити інформацію про застосовну специфікацію/стандарт, серійний номер, номер партії та кількість виробів. Документація, що супроводжує матеріал, повинна містити інформацію про застосовну специфікацію/стандарт, серійний номер, номер партії, кількість та інформацію щодо виробництва. У разі придбання матеріалів з різних партій, необхідна для приймання документація має бути надана для кожної партії.

2.1.8.4. AMC 145.A.42(b).

Форма EASA Form 1 або її еквівалент ідентифікує статус компонента ПС. Блок 12 “Примітки” у формі EASA Form 1 містить у деяких випадках суттєву інформацію щодо льотної придатності, яка може вимагати виконання відповідних і необхідних дій. Організація, яка приймає компонент, має переконатися, що він знаходиться у задовільному стані та правильно переданий до використання. Додатково, організація має переконатися, що компонент відповідає схваленим даним/стандарту, такому як стандарт проектування та внесення модифікацій. Це можна перевірити по каталогу деталей виробника або за іншими схваленими даними (тобто, сервісними бюлетенями). Необхідно також виконувати належний нагляд за забезпеченням відповідності до застосовних директив льотної придатності, станом будь-якого компонента з обмеженим строком служби, що встановлюються на ПС, а також дотримуватися Контрольованих обмежень критичної конфігурації конструкції (CDCCL).

2.1.8.5. AMC 145.A.42(c).

1. Згода компетентного органу на виготовлення частин схваленою організацією з ТО має бути формалізована через схвалення деталізованої процедури, викладеної в Керівництві організації з ТО. Це AMC містить принципи та умови, які необхідно брати до уваги при підготовці прийнятної процедури.
2. Виготовлення, контроль складання та випробування мають цілком відповідати технічним та процедурним можливостям організації.
3. Вся необхідна інформація для виробництва частин має бути схвалена компетентним органом або утримувачем сертифіката типу (TC), або розробником, схваленим за Part-21, або утримувачем додаткового сертифіката типу (STC).
4. Вироби, виготовлені організацією, схваленою за Part-145, можуть використовуватися тільки при проведенні капітального ремонту, ТО, модифікацій або ремонту ПС або його компонентів на власних виробничих базах. Схвалення на виготовлення не містить схвалення на серійне виготовлення або на поставку зовні, такі частини не кваліфікуються на сертифікацію по формі EASA Form 1. Ця рекомендація також застосовується до масової пересилки каталогу надлишку тих виготовлених частин, які повинні бути фізично відділені та вилучені з будь-якої сертифікації постачання.
5. Виготовлення частин, комплектів для модифікацій тощо з метою подальшої поставки та/чи продажу не може виконувати організація, схвалена за Part-145.
6. Дані, що зазначені в параграфі 3, можуть включати процедури ремонту, що передбачають виготовлення частин. Якщо даних для таких частин достатньо, щоб сприяти їх виготовленню, частини можуть виготовлятися організацією, схваленою за Part-145. Необхідно приділити увагу для того, щоб впевнитись, що такі дані включають детальну нумерацію частин, розміри, матеріали, процедури та будь-які спеціальні технології виробництва, технічні умови на спеціальну сировину та/або вимоги до вхідного контролю, а також, що схвалена організація має необхідні можливості. Така можливість повинна бути зазначена в Керівництві організації з ТО (МОЕ). Якщо в схвалених даних визначені спеціальні процеси та інспекційні процедури, що не доступні організації, організація не може виготовляти частини, доки утримувач TC/ STC не надасть схваленої альтернативи.

7. Приклади виготовлення частин в межах схвалення за Part-145 можуть включати, але не обмежуватися, наступним:

- a) Виготовлення втулок, гільз, шайб.
- b) Виготовлення другорядних елементів конструкції та панелей обшивки.
- c) Виготовлення тросів керування.
- d) Виготовлення гнучких та негнучких трубопроводів.
- e) Виготовлення обв'язок електричних кабелів та їх монтаж.
- f) Формовані або механічно оброблені панелі з листового металу для ремонту.

Всі вищенаведені виготовлені частини мають бути схвалені компетентним органом відповідно до даних, що наведені у Керівництвах з проведення капітального ремонту чи ремонту, схемах модифікацій та сервісних бюлетенях, кресленнях і т.п.

Примітка. Не рекомендується виготовлення будь-якої частини для зразка, доки не буде виконано інженерне креслення цієї частини, яке включає будь-які необхідні виробничі процеси і яке є прийнятним для компетентного органу.

8. Якщо утримувач сертифіката типу або схвалена організація-виробник готові надати повністю всі дані, на які немає посилання у Керівництвах ПС або у сервісних бюлетенях, але які містять креслення для виготовлення частин, що наведені в каталозі деталей, виготовлення таких частин розглядається в межах схвалення після їх схвалення компетентним органом відповідно до процедури, що визначена в Керівництві організації з ТО.

9. Інспекція та ідентифікація.

Будь-яка локально виготовлена частина/деталь має проходити інспектування окремо і, бажано, незалежно від інспектування її установки. Інспектування має встановлювати повну відповідність даним на її виготовлення, і така частина/деталь має бути однозначно ідентифікована як придатна до використання шляхом встановлення її відповідності до схвалених даних. Необхідно вести відповідні записи щодо всіх таких виробничих процесів, включаючи термічну обробку та кінцеву перевірку. На всі частини/деталі, за винятком тих, що не мають достатньо місця, необхідно нанести номер, який чітко визначає її зв'язок з даними виготовлення/ контролю. Додатково до номеру частини/деталі необхідно нанести ідентифікацію організації, що їх виготовила, для можливості прослідкування її перемішень.

2.1.8.6. АМС 145.A.42(d).

1. Наступні типи компонентів повинні звичайно класифікуватися як непридатні до подальшого використання:

- a. Компоненти з не виправними дефектами, що є видимими або невидимими неозброєним оком;
- b. Компоненти, що не відповідають конструкторській специфікації, і не можуть бути приведені у відповідність до неї;
- c. Компоненти, що зазнали несхваленої модифікації або остаточної переробки;
- d. Сертифіковані компоненти з обмеженим ресурсом/строком служби, що вже досягли або перевищили свій ресурс або на які відсутня чи є неповною необхідна інформація;
- e. Компоненти, що не можуть бути повернені до льотнопридатного стану через вплив зовнішніх граничних сил, нагрівання або несприятливого середовища;

- f. Компоненти, відповідність яких до директив льотної придатності не може бути встановлена;
- g. Компоненти, для яких записи про ТО та/або простежуваність руху від виробника не можуть бути знайдені.

2. Загальною практикою власників компонентів ПС є виставлення на продаж непридатних до подальшого використання компонентів, їх відбракування та передача. В окремих випадках такі частини знову з'являються для продажу та серед придатних до використання компонентів на матеріально-технічних базах авіаційних підприємств. Неправильне представлення статусу компонентів та практика перетворення таких компонентів придатними призводить до використання непридатних компонентів. Тому організації, що мають непридатні компоненти ПС, мають передбачати можливість викривлення фактів щодо таких компонентів та продажу їх як придатних. Необхідно вживати заходів, що гарантуватимуть ліквідацію непридатних компонентів з метою унеможливлення їх подальшого використання.

2.1.9. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.9 Правил (145.A.45) Дані для ТО.

2.1.9.1. AMC 145.A.45(b).

1. За винятком визначеного в параграфі 5, кожної організації з ТО, схваленої за Part-145, рекомендується мати і використовувати наступні мінімальні дані для ТО, що відповідають оцінці ступеня схвалення організації: всі пов'язані з ТО правила та відповідні AMC, детальні умови схвалення та керівні матеріали (GM), усі застосовні національні рекомендації щодо ТО і повідомлення, що не були замінені рекомендацією, процедурою або директивою Агентства, і всі застосовні директиви льотної придатності плюс будь-яка не національна директива льотної придатності, надана оператором або клієнтом, що працює за контрактом і не є членом Євросоюзу, а також контрольовані обмеження критичної конфігурації конструкції (CDCCL).

2. На додаток до параграфа 1, організації з рейтингом схвалення, що відповідає категорії А – Повітряне судно, рекомендується мати та використовувати наступні опубліковані дані для ТО: відповідні розділи програми ТО ПС оператора, Керівництво з ТО ПС, Керівництво з ремонту, додатковий документ з інспектування конструкції, документ з контролю корозії, бюлетені з обслуговування, листи з обслуговування, інструкції з ТО, листки модифікацій, Керівництво з NDT, Каталог деталей, Карта даних сертифіката типу та будь-який інший визначений документ, випущений як дані для ТО утримувачем сертифіката типу або додаткового сертифіката типу.

3. На додаток до параграфа 1, організації з рейтингом схвалення, що відповідає категорії В – Двигуни/ДСУ, рекомендується мати та використовувати наступні опубліковані дані для ТО: відповідні розділи Керівництва з ТО та ремонту двигуна/ДСУ, бюлетені з ТО, листи з ТО, листки модифікацій, Керівництво з NDT, Каталог деталей, Карта даних сертифіката типу та будь-який інший визначений документ, випущений як дані для ТО утримувачем сертифіката типу.

4. На додаток до параграфа 1, організації з рейтингом схвалення, що відповідає категорії С – Компоненти, окрім скомплектованих двигунів/ДСУ, рекомендується мати і використовувати наступні опубліковані дані для ТО: відповідні розділи Керівництва виробника з ТО та ремонту, бюлетені з ТО і

листи з ТО та будь-який інший документ, випущений як дані для ТО утримувачем сертифіката типу, на виробі якого компонент може бути встановлений, коли доречно.

5. Відповідні розділи підпараграфів 2-4 додаткових даних для ТО призначаються для визначення обсягу робіт з ТО у кожному окремому виробничому приміщенні для проведення ТО. Наприклад, у приміщенні для проведення базового ТО має бути майже повний набір (набори) даних для ТО, тоді як для станції лінійного ТО знадобиться, можливо, тільки Керівництво з ТО та Каталог деталей.

6. Організації, рейтинг схвалення якої відповідає лише категорії D – Спеціалізовані послуги, рекомендується мати та використовувати всі застосовні специфікації процесу надання спеціалізованих послуг з ТО.

2.1.9.2. АМС 145.A.45(c).

1. Згадана процедура має гарантувати, що, коли технічний персонал виявляє неточну, неповну або неоднозначну інформацію в даних для ТО, необхідно записувати подробиці. Процедура має гарантувати, що схвалена за Part-145 організація з ТО своєчасно повідомить автора даних для ТО про проблему, що виникла. Звіт про такі повідомлення автору даних для ТО має зберігатися організацією, схваленою за Part-145, доки утримувач сертифіката типу не роз'яснить проблему, наприклад, шляхом виправлення даних для ТО.

2. Згадана процедура має бути визначена в Керівництві організації з ТО.

2.1.9.3. АМС 145.A.45(d).

Згадана процедура має враховувати необхідність того, щоб механік практично демонстрував персоналу з якості запроповану змінену інструкцію з ТО. В разі погодження, персонал з якості має затвердити змінену інструкцію з ТО та забезпечити інформування утримувача сертифіката типу чи додаткового сертифіката типу про змінену інструкцію з ТО. Процедура має включати можливість простежування всього процесу в паперовому/ електронному варіанті від початку до кінця та забезпечувати, щоб у відповідній інструкції з ТО зміна була чітко вказана. Змінені інструкції з ТО мають використовуватися тільки за наступних обставин:

а) Якщо початковий намір утримувачів сертифіката типу / додаткового сертифіката типу може бути здійснений більш раціонально чи більш ефективно.

б) Якщо початковий намір утримувачів сертифіката типу / додаткового сертифіката типу не можна реалізувати дотримуючись інструкцій з ТО. Наприклад, якщо компонент не може бути замінений, коли дотримуватися початкових інструкцій з ТО.

с) В разі використання альтернативного інструменту/обладнання.

Важлива примітка: Контрольовані обмеження критичної конфігурації конструкції (Critical Design Configuration Control Limitations, CDCCL) – це обмеження льотної придатності. Будь-яка зміна інструкцій з ТО, пов'язаних з CDCCL, це модифікація літака, яка має бути схвалена відповідно до вимог Part-21.

2.1.9.4. АМС 145.A.45 (e).

1. Організації з ТО рекомендується:

- чітко перенести дані для ТО до робочих карток або робочих листків, або
- зробити точні посилання на конкретну роботу або роботи з ТО, що містяться у зазначених даних для ТО, які можна ідентифікувати як роботи з CDCCL, якщо це застосовне.

2. Відповідні частини засобів організації – мається на увазі стосовно базового ТО ПС, лінійного ТО ПС, майстерень двигунів, механічних цехів і майстерень авіаційної електроніки. Тому, наприклад, майстерні двигунів повинні мати загальну для таких майстерень систему, що може бути відмінною від системи для базового ТО ПС.

3. Робочі карти мають диференціювати і визначати, коли доречно, демонтаж, виконання завдання, повторне складання й тестування. У випадку тривалого завдання з ТО, що задіює послідовність

персоналу для виконання завдання, можливо знадобляться додаткові робочі карти або листки, щоб вказати, що фактично виконала кожна окрема особа.

2.1.9.5. АМС 145.A.45 (f).

1. Дані для ТО мають бути доступні персоналу, який виконує ТО, це означає, що такі дані мають бути доступними для вивчення безпосередньо біля літака, що проходить ТО, для контролерів, механіків та сертифікуючого персоналу.

2. Коли використовуються комп'ютерні системи, кількість комп'ютерних терміналів мають бути достатньою з урахуванням обсягу програми робіт, щоб забезпечити можливість вільного доступу, якщо комп'ютерна система не може робити паперові копії. Така ж рекомендація є застосовною у випадку використання пристроїв для зчитування / принтерів для мікрофільмів або мікрофішів.

2.1.9.6. АМС 145.A.45(g).

1. Щоб підтримувати дані на сучасному рівні, слід розробити процедуру моніторингу за статусом коригування всіх даних і проведення перевірки на предмет отримання всіх змін та доповнень, будучи передплатником будь-якої схеми внесення поправок до документів. Особливу увагу слід приділяти даним, пов'язаним з сертифікатом типу, таким як деталі з обмеженим ресурсом, обмеженнями льотної придатності, та повідомленням про обмеження льотної придатності (Airworthiness Limitation Items, ALI) тощо.

2.1.10. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.10 Правил (145.A.47) **Планування виробництва.**

2.1.10.1. АМС 145.A.47(a).

1. Залежно від обсягів і складності роботи, яку звичайно виконує організація з ТО, система планування може варіюватися від дуже простої процедури до комплексної організаційної структури, що включає спеціальну функцію планування для підтримання функції виробництва.

2. Для цілей Part-145 функція планування виробництва включає два взаємодоповнюючі елементи:

- складання графіку майбутньої роботи з ТО для гарантування, що вона не перешкоджатиме іншій роботі в тому, що стосується наявності всього необхідного персоналу, інструменту, обладнання, матеріалів, даних для ТО і приміщень;

- під час роботи з ТО – організація бригад з ТО і змін та забезпечення всієї необхідної підтримки, щоб гарантувати завершення ТО без недопустимого поспіху.

3. При встановленні процедури планування виробництва слід враховувати наступне:

- матеріально-технічне забезпечення;
- управління запасами;
- площа приміщення;
- оцінку а трудовитрат в людино-годинах;
- наявність людино-годин;
- підготовка роботи;
- наявність ангара;
- умови навколишнього середовища (забезпечення доступу, стандарти освітлення та чистота);
- координацію із внутрішніми та зовнішніми постачальниками тощо;
- планування завдань, особливо важливих для безпеки, на періоди, коли працівники, можливо, повинні бути особливо пильними.

2.1.10.2. АМС 145.A.47(b).

Обмеження людської працездатності в контексті планування завдань, пов'язаних із безпекою, відносяться до верхньої та нижньої меж і варіювань деяких аспектів людської продуктивності (циркадний (добовий) ритм /добовий ритм тіла), про які персонал має знати при плануванні роботи та робочих змін.

2.1.10.3. АМС 145.А.47(с).

Першочерговим завданням інформування при передачі зміни є забезпечення ефективності спілкування в момент продовження чи завершення дій з ТО. Ефективна передача завдань та змін залежить від трьох основних елементів:

- здатності особи, яка закінчила роботу, зрозуміти та передати найважливіші аспекти роботи чи завдання, що передається особі, яка приступає до роботи;
- здатності особи, яка приступає до роботи, зрозуміти та засвоїти інформацію, надану особою, яка закінчила роботу;
- формалізованого процесу обміну інформацією між особами, які закінчують роботу, та особами, які до неї приступають, а також запланованого часткового перекривання змін і місця, де має відбуватися такий обмін.

2.1.11. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.11 Правил (145.А.50) Сертифікація ТО.

2.1.11.1. АМС 145.А.50(а).

“Серйозна загроза для безпеки польотів” означає будь-який випадок, коли не може бути гарантована безпечна експлуатація, або який може призвести до небезпечного стану. В типовому випадку це включає (але не обмежується) значну тріщину, деформацію, корозію або пошкодження силового набору конструкції, будь-який прояв пожежі, електричне іскріння, значну течу гідравлічної рідини чи палива, відмови аварійної чи всіх систем літака. Несвоєчасне виконання директиви льотної придатності також вважаються загрозою для безпеки польотів.

2.1.11.2. АМС 145.А.50(б).

1. Сертифікат передачі до експлуатації має містити наступне:

«Засвідчує, що вказана робота, за винятком, коли вказано інше, була виконана відповідно до Part-145, і, зважаючи на цю роботу, ПС/компонент ПС вважається готовим для передачі до експлуатації».

Також має бути зроблено посилання на номер схвалення EASA Part-145.

2. Можна використовувати скорочену форму сертифіката передачі до експлуатації, яка має містити наступне формулювання: «Сертифікат передачі до експлуатації за Part-145» замість повного формулювання цього сертифіката, що зазначене у параграфі 1. Коли використовується скорочена форма сертифіката передачі до експлуатації, загальна частина технічного журналу має містити приклад повного формулювання сертифіката згідно з параграфом 1.

3. Сертифікат передачі до експлуатації має бути пов'язаний з роботами, зазначеними в інструкціях утримувача S(TC) або експлуатанта, або в програмі ТО літака, які можуть мати посилання на дані для ТО.

4. Дата, коли таке ТО було виконано, має містити відомості про виконання ТО відповідно до ресурсних даних або даних щодо капітального ремонту у вигляді дата/години нальоту/цикли/посадки тощо, якщо можливо.

5. Після проведення ТО та додаткових робіт у сертифікаті передачі до експлуатації бажано зробити посилання на документацію, відповідно до якої вони виконувалися. Параметри та технічні характеристики АТ, що пройшла випробування (перевірки), мають фіксуватися в протоколах установленної форми.

2.1.11.3. АМС № 1 до 145.A.50(d).

Мета сертифіката полягає у тому, щоб передати вузли/вироби/ компоненти/частини (надалі – “виріб(вироби)” після ТО та передати роботи, виконані на таких виробах згідно зі схваленням, виданим компетентним органом, та дозволити встановити компоненти, зняті з одного ПС/ компонента ПС, на інше ПС/компонент ПС.

Сертифікат може використовуватися як для експортно/імпортних цілей, так і для внутрішніх потреб, та служити як офіційний сертифікат при передачі виробів від виробника/організації з ТО до замовника.

Він може бути виданий тільки організаціями, схваленими компетентним органом, в межах їх схвалення.

Сертифікат може використовуватися як змінний тег шляхом внесення додаткової інформації у вільне місце на зворотньому боці (бланка) та відправляючи виріб з двома копіями сертифіката, одна з яких може з часом повернутися разом з виробом до організації з ТО. Альтернативне рішення – використання змінних тег, а також надання копії сертифіката.

Сертифікат не може бути виданий для будь-якого виробу, якщо відомо, що цей виріб не придатний до використання, крім випадку, коли виріб пройшов серію процесів з ТО в декількох організаціях з ТО, схвалених за Part-145, і коли наступній організації з ТО, схваленій за Part-145, потрібен сертифікат про проведену попередню процедуру ТО, щоб прийняти виріб для проведення чергового етапу ТО. У такому випадку у Блок 12 (форми) необхідно внести чіткий запис про обмеження.

2.1.11.4. АМС № 2 до 145.A.50(d).

1. На компонент, який пройшов ТО окремо від ПС, має бути виданий сертифікат передачі до експлуатації (CRS) після виконання такого ТО та ще сертифікат передачі до експлуатації на підтвердження того, що цей компонент правильно встановлено на ПС, якщо така дія виконувалася.

Якщо організація виконує ТО компонента для власного його використання, не обов’язково видавати форму EASA Form 1 – це залежить від внутрішніх процедур передачі, які діють у цій організації і затверджені в Керівництві організації з ТО.

2. Якщо форма EASA Form 1 видається на компоненти, що зберігаються і не були передані в експлуатацію з використанням форми EASA Form 1 чи еквівалентної форми згідно 145.A.42 (а) до набрання чинності Part-145 та Part-21, або були зняті придатними до використання з льотнопридатного ПС або ПС, що було виведено з експлуатації, застосовується наступне.

2.1. Форма EASA Form 1 може видаватися на компоненти ПС, які:

- пройшли ТО або були виготовлені до набрання чинності Part-145 та Part-21 відповідно;
- використовувалися на ПС і були зняті льотнопридатними. Наприклад, передача компонентів в лізинг або в оренду;
- зняті з ПС, що було виведено з експлуатації, або ПС, що потрапило в аномальні умови, такі як катастрофа, аварія, груба посадка або попадання блискавки;
- пройшли ТО в несхваленій організації.

2.2. Організація з ТО, схвалена за Part-145 за відповідним рейтингом, може видавати форму EASA Form 1 як це викладено в цьому АМС у підпараграфах 2.5-2.9, відповідно до процедур, викладених в Керівництві організації з ТО, що схвалено компетентним органом. Організація, схвалена за відповідним рейтингом, відповідає за те, що нею було вжито всіх заходів для гарантування того, що тільки схвалені та придатні до експлуатації компоненти отримали форму EASA Form 1 відповідно до цього параграфа.

2.3. Для цілей лише цього параграфа АМС № 2, формулювання “схвалена за відповідним рейтингом” означає організацію з ТО, схвалену за класом та рейтингом, що відповідає типу компонента або виробу, на який він може бути встановлений.

2.4. Форма EASA Form 1, видана відповідно до цього параграфа АМС № 2, має бути підписана в Блоці 14b та містити запис “Проінспектовано” в Блоці 11. Додатково, в Блоці 12 має бути зазначено:

2.4.1. Хто і коли виконував останнє ТО.

2.4.2. Якщо компонент ще не використовувався, хто і де його виготовив, з перехресним посиланням до будь-якої оригінальної документації, що має додаватися до цієї форми (EASA Form 1).

2.4.3. Перелік всіх виконаних директив з льотної придатності, ремонтів та модифікацій. Якщо директиви з льотної придатності, ремонти та модифікацій не виконувалися, це має бути зазначено.

2.4.4. Подобиці стосовно використання деталей з обмеженим ресурсом, що уявляють собою комбінацію даних про утомні навантаження, проведення капітальних ремонтів та перебування на зберіганні.

2.4.5. Для будь-якого компонента ПС, що має власні ретроспективні записи про ТО, посилання на основні записи про ТО, якщо ці записи містять подобиці, що можуть знадобитися для Блоку 12. Ретроспективні записи про ТО, звіт або заява про приймальні випробування, якщо це застосовно, мають долучатися до форми EASA Form 1.

2.5. Нові/невикористані компоненти ПС.

2.5.1. Для будь-яких невикористаних компонентів ПС, що знаходяться на зберіганні без форми EASA Form 1, та були виготовлені до набрання чинності Part-21 організацією, прийнятною того часу для компетентного органу, може видаватися форма EASA Form 1 організацією з ТО, схваленою згідно з Part-145 за відповідним рейтингом. Форму EASA Form 1 рекомендується видавати згідно наступних підпараграфів, що можуть бути включені до процедур, які викладені в Керівництві організації з ТО:

Примітка 1. Необхідно розуміти, що передача невикористаних компонентів, що знаходилися на зберіганні, відповідно до цього підпараграфа, представляє собою передачу до експлуатації за Part-145, а не за Part-21. Це не є наміром оминати процедуру передачі виробника, схвалену державою-учасницею, для частин та зібраних вузлів виробника на власних виробничих лініях.

(a) Звіт або заява про приймальні випробування має бути наданий для всіх використаних та невикористаних компонентів ПС, які підлягають вхідному контролю після виготовлення чи проведення ТО.

(b) Компоненти ПС мають бути перевірені на відповідність до інструкцій та обмежень виробника щодо зберігання та умов зберігання, включаючи будь-які рекомендації щодо обмеження строку зберігання, інгібіторів, які контролюють клімат, та спеціальних контейнерів для зберігання. Додатково або при відсутності спеціальних інструкцій щодо зберігання компоненти мають бути перевірені на пошкодження, корозію і течі для гарантування задовільного стану.

(c) Має бути встановлений термін зберігання будь-яких компонентів з обмеженим терміном служби.

2.5.2 Якщо не можливо встановити задовільну відповідність до всіх умов, що зазначені в підпараграфах 2.5.1 (a)-(c), компонент ПС має бути демонтований організацією з ТО, схваленою за відповідним рейтингом, перевірений на виконання всіх необхідних директив з льотної придатності, ремонтів та модифікацій та перевірений/протестований відповідно до даних для ТО з метою встановлення задовільного стану та, якщо це стосується, заміни прокладок, мастила та частин з обмеженим ресурсом. Для задовільного стану після повторного збирання може видаватися форма EASA Form 1, із зазначенням того, що було зроблено, і посиланням на дані для ТО.

2.6. Використані компоненти, зняті з льотнопридатного ПС.

2.6.1. На придатні компоненти ПС, що зняті з ПС, зареєстрованого в державі-учасниці, може видаватися форма EASA Form 1 організацією, схваленою за відповідним рейтингом, відповідно до цього підпараграфа.

(a) Організація має підтвердити, що компонент був знятий з ПС особою, яка кваліфікована належним чином.

(b) Компонент ПС можна вважати придатним до використання, якщо останній політ з цим встановленим компонентом не викликав відмови цього компонента/системи.

(c) Компонент ПС має бути перевірений з метою встановлення задовільного стану на наявність пошкодження, корозії або течі та відповідність до будь-яких додаткових даних для ТО.

(d) Записи щодо ПС мають бути перевірені на будь-які незвичайні події, що з ним сталися і які можуть вплинути на придатність компонента, такі як аварія, інцидент, груба посадка або попадання блискавки. За жодних обставин не можна видавати форму EASA Form 1 відповідно до параграфа 2.6, якщо є підозра, що компонент зазнав впливу екстремальних навантажень, температур та занурення, що можуть вплинути на його експлуатацію.

(e) Ретроспективні записи про ТО мають бути доступними для всіх серійних компонентів ПС.

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

(g) Має бути встановлена кількість годин/циклів/посадок для будь-яких агрегатів з обмеженим ресурсом, включаючи час, коли був виконаний капітальний ремонт.

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

(i) За умови відповідності підпараграфу 2.6.1 може бути видана форма EASA Form 1, яка має містити інформацію, що зазначена в параграфі 2.4, включаючи й ПС, з якого компонент було знято.

2.6.2. На придатні до використання компоненти, зняті з ПС, що зареєстровано в державі, яка не є державою-учасницею, може бути видана форма EASA Form 1 лише у випадку, якщо компоненти передано у лізинг або оренду організацією з ТО, яка схвалена за Part-145 та підтримує льотну придатність цих компонентів. Форма EASA Form 1 може бути видана та має містити інформацію, яка зазначена у параграфі 2.4, включаючи й ПС, з якого був знятий цей компонент ПС.

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

На придатні до використання компоненти, зняті з ПС, зареєстрованого в державі-учасниці й виведеного з експлуатації, може видавати форму EASA Form 1 організація з ТО, яка схвалена за Part-145, відповідно до цього підпараграфу.

(a) ПС, що виведене з експлуатації, іноді розбирають на запчастини. Вважається, що це є процедурою ТО і її повинна робити організація з ТО, схвалена за Part-145, згідно з процедурами, що затверджені компетентним органом.

(b) Для встановлення компонентів, знятих з такого літака, може видаватися форма EASA Form 1 організацією, належним чином схваленою за рейтингом після позитивного оцінювання.

(c) Оцінювання вимагає щонайменше відповідності стандартам, встановленим в параграфах 2.5 та 2.6. Це має, як відомо, передбачати можливе узгодження планового ТО з програмою ТО ПС, на якому компонент має бути встановлений.

(d) Незалежно від того, має літак сертифікат льотної придатності чи ні, організація, яка відповідальна за сертифікацію будь-якого знятого компонента, має сама переконатися, що процедура, за якою компонент було знято та направлено на зберігання, відповідає стандартам, яких вимагає Part-145.

(e) Структурний план має бути складений організацією таким чином, щоб контролювати процес демонтажу. Розбирання має виконувати організація, належним чином схвалена за рейтингом, під наглядом персоналу, що виконує сертифікацію, який засвідчить, що компоненти були зняті та задокументовані належним чином згідно з відповідними даними для ТО та планом демонтажу.

(f) Необхідно переглянути всі записані дефекти літака та проаналізувати, як це може вплинути на штатні та зарезервовані функції знятих компонентів.

(g) При проведенні демонтажу необхідно приділити увагу детальному контролю документації, щоб полегшити ведення записів всіх дій з ТО та демонтажу компонентів, яке робиться в процесі розбирання. Компоненти, які визнано непридатними для подальшого використання, мають бути відповідним чином ідентифіковані та ізольовані в очікуванні рішення щодо подальших дій. Записи про ТО, проведене для забезпечення придатності до використання, мають формувати частину історії про ТО компонентів.

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

2.8. ТО використаних компонентів ПС організацією, що не схвалена за Part-145.

Необхідно приділяти належну увагу при прийманні використаних компонентів, ТО яких виконала організація, що не схвалена за Part-145. В таких випадках організація з ТО, схвалена відповідно до Part-145 за відповідним рейтингом, має визначити задовільний стан шляхом:

(a) розбирання компонента для проведення належної перевірки згідно з відповідними даними для ТО,

(b) заміни всіх компонентів з обмеженим ресурсом, якщо немає визначеності щодо використання ресурсу та/або якщо компонент знаходиться в незадовільному стані,

(c) повторного складання та тестування компонента,

(d) виконання всіх сертифікаційних вимог, зазначених у 145.A.50.

2.9. Використані компоненти ПС, що зазнало аварії чи інциденту.

Для таких компонентів можна видавати форму EASA Form 1 тільки, якщо стосовно них була проведена процедура, яка зазначена у параграфі 2.7, та виконано роботи за нарядом, що передбачає проведення всіх додаткових необхідних тестувань та перевірок, які необхідні після аварії чи інциденту. Такий наряд на роботу може видавати утримувач сертифіката типу або безпосередньо виробник, залежно від обставин. У Блоці 12 має бути зроблено посилання на такий наряд.

2.1.11.5. **AMC 145.A.50(e).**

1. Неспроможність забезпечити повну відповідність до підпараграфу Part-145.A.50 (a) означає, що ТО, яке вимагається експлуатантом ПС, не може бути завершено в зв'язку із закінченням наявного часу простою ПС на ТО для проведення планової перевірки або через те, що стан ПС вимагає додаткового часу простою для ТО.

2. Експлуатант ПС несе відповідальність за гарантування того, що все необхідне ТО було проведено до польоту, а тому 145.A.50 (e) вимагає інформувати такого експлуатанта у разі, коли повна відповідність до 145.A.50 (a) не може бути досягнута через обмеження експлуатанта. Якщо експлуатант погоджується на відстрочку забезпечення повної відповідності, тоді сертифікат передачі до експлуатації може видаватися за умови занесення в цей сертифікат деталей відстрочки, включаючи повноваження експлуатанта.

Примітка. Наявність у експлуатанта ПС повноважень щодо відстрочення ТО – це питання вирішують між собою експлуатант ПС та компетентний орган держави реєстрації (ПС) або держави експлуатанта. У разі сумнівів щодо такого рішення, схвалена організація з ТО має інформувати свій компетентний орган про наявність цього сумніву до того, як видати сертифікат передачі до експлуатації. Це дозволить

компетентному органу вивчити справу разом з компетентним органом держави реєстрації або держави експлуатанта, залежно від обставин.

3. В процедурі має звертатись увага на той факт, що п. 145.A.50 (а) звичайно не дозволяє здійснювати передачу до експлуатації у разі невідповідності, і має бути зазначено, яких заходів має вжити механік, керівник підрозділу (бригадир, контролер) і персонал, що засвідчує ТО, для доведення цього питання до уваги відповідного відділу чи особи, відповідальної за технічну координацію з експлуатантом ПС, щоб видача могла бути обговорена і вирішена з експлуатантом ПС. Крім того, при потребі, письмово інформувати відповідну особу (осіб), вказаних в 145.A.30 (b), про такі можливі випадки невідповідності, і це може бути внесено до процедури.

2.1.11.6. AMC 145.A.50(f).

1. Належна передача до експлуатації означає видачу сертифіката, в якому чітко зазначається, що компонент ПС є справним; і в якому чітко вказується організація, яка дає дозвіл на експлуатацію згаданого компонента, разом із детальною інформацією про компетентний орган, відповідно до схвалення якого працює організація, включаючи посилання на схвалення чи уповноваження.

2. Відповідність до всіх інших рекомендацій Part-145 і рекомендацій до експлуатанта означає внесення відповідного запису до журналу технічного стану (формуляр, бортовий журнал ПС) перевірку відповідності дотримання стандартів типової конструкції, модифікацій, ремонтів, директив льотної придатності, обмежень строку служби і стану компонента ПС, а також інформації щодо того, де, коли і чому ПС було виведено з експлуатації.

2.1.11.7. GM 145.A.50 (d).

Приклади даних, які можуть бути наведені у цьому Блоці:

- використана експлуатаційна документація, включаючи статуси ревізій, для всієї виконаної роботи, а не обмежуючись записом, зробленим у Блоці 11;
- формулювання типу «у відповідності до СММ» не може бути прийнятним;
- NDT методи з відповідною документацією, якщо застосовувалися;
- відповідність директивам льотної придатності або сервісним бюлетеням;
- відомості про виконані ремонти;
- відомості про виконані модифікації;
- встановлені змінні частини;
- відомості про частини з обмеженим ресурсом;
- обмеження щодо термінів зберігання;
- відхилення від планового завдання замовника;
- заяви про допуск, відповідно до вимоги іноземного компетентного органу (CAA) щодо проведення ТО;
- відомості про особливості транспортування, що стосуються обмежень або складання після доставки;
- посилання, необхідні для ідентифікації, такі як номер партії.

2.1.12. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.12 Правил (145.A.55) **Записи про ТО.**

2.1.12.1. **AMC 145.A.55(c).**

Дані про ТО – це специфічна інформація, а саме записи про проведений ремонт та модифікації. Необов'язково вимагати збереження всіх Керівництв з ТО ПС, Керівництв з ТО компонентів, ілюстрованого каталогу частин і таке інше, що видані утримувачем сертифіката типу чи утримувачем додаткового сертифікату типу. У записях про ТО рекомендується мати посилання на статус ревізії даних, що використовуються.

2.1.12.2. **GM 145.A.55(a).**

1. Належним чином виконані і збережені записи (про ТО) забезпечують власників, експлуатантів і персонал з ТО важливою інформацією для керування незапланованим і плановим ТО, усунення виявлених несправностей, щоб уникнути потреби проведення повторної перевірки та переробки з метою встановлення льотної придатності.

Головна мета полягає в тому, щоб мати надійні та легко поновлювані записи із зрозумілим і чітким змістом. Записи з ТО ПС мають містити основні дані про всі серійні елементи конструкції ПС і всі інші важливі компоненти, встановлені на ПС, щоб гарантувати можливість простеження документації для встановленого компонента ПС і відповідних даних про ТО, як визначено в 145.A.45.

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

3. Відновлення загублених або пошкоджених записів про ТО може бути зроблене посиланням до інших записів, що містять дані про час знаходження в експлуатації, вивченням записів, зроблених ремонтними станціями, та посиланням на записи окремих механіків тощо. Коли це було зроблено, а запис залишається ще неповним, власник/ експлуатант може зробити заяву у новому запису, описуючи випадок і встановлюючи час знаходження в експлуатації на підставі проведених досліджень, а також надати кращу оцінку часу знаходження в експлуатації. Відновлені записи мають бути надані компетентному органу для схвалення.

Примітка. Може вимагатися проведення додаткового ТО.

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

5. В разі записів на папері необхідно використовувати міцний матеріал, що може витримати звичайні умови роботи і забезпечити збереження даних. Запис має залишатися розбірливим протягом потрібного періоду збереження.

6. Комп'ютерні системи можуть використовуватися для контролю ТО та/або збереження записів про подробиці виконаної роботи з ТО. Комп'ютерні системи, використані при проведенні ТО, повинні мати щонайменше одну резервну систему, яка має поновлюватися в межах принаймні 24 годин проведення

будь-якого ТО. Кожен термінал повинен мати програмні заходи безпеки, що унеможливають внесення змін до бази даних неуповноваженим персоналом.

2.1.13. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.13 Правил **(145.A.60) Повідомлення про дефекти.**

2.1.13.1. **AMC 145.A.60 (a).**

AMC 20-8 “Загальні прийнятні методи забезпечення відповідності до льотної придатності виробів, компонентів та приладів” забезпечує подальше керівництво щодо надання повідомлень про надзвичайні події.

2.1.13.2. **AMC 145.A.60(b).**

1. Мета надання повідомлень про надзвичайні події полягає у визначенні факторів, що призводять до аварій, з метою зробити систему стійкою до подібних помилок.

2. Система надання повідомлень про надзвичайні події має дозволяти і заохочувати вільне і чесне сповіщення про будь-який випадок, (потенційно) пов'язаний з безпекою. Цьому сприятиме культивування справедливості (неупередженості). Організація має забезпечувати, щоб персонал не карали за надання повідомлень чи співпрацю у розслідуванні надзвичайних подій.

3. Процес надання "внутрішніх" повідомлень має бути замкненим, з гарантуванням, що всередині організації вживаються заходи протидії загрозам для безпеки.

4. Важливо мати зворотній зв'язок з особами, які зробили повідомлення, як індивідуально, так і на більш загальних засадах, для гарантування продовження їхньої участі у цьому процесі.

2.1.13.3. **GM 145.A.60(a).**

Організація, відповідальна за конструкцію – це, як правило, утримувач сертифіката типу ПС, двигуна або гвинта та/або, якщо відомо, утримувач додаткового сертифіката типу.

2.1.13.4. **GM 145.A.60(c).**

Кожне повідомлення має містити принаймні наступну інформацію:

- i) Назву організації і посилання на її схвалення.
- ii) Інформацію, необхідну для визначення приналежності ПС та/або компонента.
- iii) Дату і час, що стосуються будь-якого обмеження ресурсу або строку проведення капітального ремонту в термінах льотних годин/циклів/приземлень тощо, якщо доречно.
- iv) Детальний опис умов, як того вимагає 145.A.60 (b).
- v) Будь-яку іншу доречну інформацію, знайдену під час проведення оцінки або виправлення умов.

2.1.14. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.14 Правил **(145.A.65) Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури ТО та система якості.**

2.1.14.1. **AMC 145.A.65(a).**

Політика безпеки і якості має, щонайменше, включати заяву, за якою організація з ТО бере на себе зобов'язання:

- завжди визнавати першочерговим завданням забезпечення безпеки;
- застосовувати принципи людського фактора;
- заохочувати персонал повідомляти про помилки/недоліки, пов'язані з ТО;
- визнавати, що дотримання процедур, стандартів якості і правил є обов'язком всього персоналу;
- визнавати необхідність співпраці всього персоналу з аудитором якості.

2.1.14.2. АМС 145.А.65(б).

1. Процедури ТО мають бути сучасними, щоб відображати найкращу практику організації. Обов'язком всіх працівників організації є доповідати про будь-які відхилення, використовуючи внутрішню процедуру організації щодо надання повідомлень про надзвичайні події.

2. Всі процедури та зміни до цих процедур, мають бути перевірені та затверджені до використання їх на практиці.

3. Всі технічні процедури організації з ТО слід розробляти та презентувати з урахуванням принципів людського фактора.

2.1.14.3. АМС 145.А.65(б)(2).

Спеціалізовані послуги включають будь-які особливі види робіт, наприклад, серед іншого, проведення неруйнівного контролю, що вимагає особливих навичок та/або кваліфікації. Рекомендація пункту 145.А.30 (f) охоплює кваліфікацію персоналу, але, окрім того, існує необхідність встановити процедури ТО, які б забезпечували нагляд за будь-яким спеціалізованим процесом.

2.1.14.4. АМС 145.А.65(б)(3).

1. Мета цієї процедури – мінімізувати досить незначну ймовірність повторення помилки, пов'язаної з тим, що ідентичні компоненти ПС виявляються не встановленими на своє місце, ставлячи під загрозу більш як одну систему. Одним таким прикладом може бути ймовірність не встановлення на місце оглядових лючків коробки приводів двигуна чи кришок маслозаливних горловин на всіх двигунах ПС з декількома двигунами, що призвело б до значної втрати масла з усіх двигунів. Іншим прикладом може бути знімання та ремонт кришок маслозаливних горловин, що має вимагати повторну перевірку всіх кришок маслозаливних горловин після того, як остання з них буде встановлена.

2. Слід встановити процедури для виявлення та виправлення помилок ТО, які можуть, щонайменше, призвести до відмови, збою чи дефекту, що ставлять під загрозу безпечну експлуатацію ПС внаслідок неналежного виконання ТО. Процедура повинна визначати метод виявлення помилок та відповідні завдання чи процеси ТО.

Для визначення робочих елементів, які мають братися до уваги, слід у першу чергу переглянути наступні завдання ТО на предмет їхньої критичності:

- встановлення, кріплення та регулювання органів керування польотом;
- встановлення двигунів, повітряних гвинтів і несучих гвинтів (вертольота);
- капітальний ремонт, калібрування та монтаж компонентів, таких як двигуни, повітряні гвинти, трансмісії та коробки приводів,

але також має оброблятися додаткова інформація, наприклад:

- попередній досвід щодо помилок ТО, залежно від наслідків відмови;
- інформація, що є результатом «системи повідомлення про надзвичайні події» відповідно до 145.A.60;
- рекомендації держави-учасниці щодо виявлення помилок, коли доречно.

3. Для запобігання упущенням кожне завдання з ТО чи група завдань мають здаватися "під підпис". Щоб гарантувати, що завдання чи група завдань завершені, вони мають здаватися "під підпис" тільки після їхнього завершення. Робота, яку виконує неуповноважений персонал (наприклад, тимчасові працівники, практиканти,..), має перевірятися уповноваженим персоналом до того, як буде підписана. Компонування завдань для їх здачі "під підпис" повинно дозволяти чітко виділити основні етапи.

Примітка. «Здача «під підпис» – це заява компетентної особи, яка виконує роботу чи здійснює нагляд за нею, про те, що завдання чи група завдань були виконані правильно. Підписання стосується одного етапу в процесі ТО і тому відрізняється від надання дозволу на експлуатацію ПС. «Уповноважений персонал» означає персонал, уповноважений організацією з ТО, затвердженою за Part-145, здавати завдання "під підпис". «Уповноважений персонал» не обов'язково є персоналом, що виконує сертифікацію ТО.

4. Організація з ТО має гарантувати, що виконання будь-яких модифікацій, ремонтів або ТО не спричинить ризик для Контрольованих обмежень критичної конфігурації конструкції (далі – CDCCL); для цього організації з ТО рекомендується розроблення відповідних процедур. Організація з ТО має звернути особливу увагу на можливий несприятливий вплив на ПС будь-якої зміни у прокладанні електропроводки, навіть коли ця зміна не пов'язана безпосередньо з безпекою системи паливних баків. Наприклад, це може бути звичайна практика/процедура знаходження порушення цілісності ізоляції дротів вимірювача палива, що становить CDCCL.

Організації з ТО можуть попередити негативні наслідки, що обумовлені змінами у прокладанні електропроводки з використанням стандартизованих технологій ТО, використовуючи навчання персоналу, а не застосовуючи періодичні огляди. Навчання необхідно, щоб покінчити з практикою неправильної прокладки та сплітання дротів електропроводки, а також для забезпечення розуміння персоналом критичних особливостей конструкції паливних баків, що підпадають під дію CDCCL. Керівні документи EASA, що пов'язані з навчанням персоналу організації з ТО, наведені у Додатку IV.

Обслуговування протипожежних засобів необхідно для забезпечення безпеки та надійності, що притаманні системі авіаційних паливних баків. ПС не може бути в експлуатації протягом невизначеного часу в разі відмови протипожежних засобів. Ця відмова має безпосередній негативний вплив на безпеку експлуатації. Виникнення цієї відмови може вплинути на виконання польоту та призвести до вимушеної посадки, під час якої екіпаж літака та пасажери можуть отримати серйозні або фатальні ушкодження. Огляд паливної системи може попередити появу цієї відмови. Відмова будь-якого з таких засобів може не призвести безпосередньо до виникнення небезпеки, але вона може бути обґрунтована необхідністю проведення певного виду ТО для підтримання льотної придатності.

2.1.14.5. AMC 145.A.65(c)(1).

1. Першочерговими цілями системи якості є забезпечити можливість для організації з ТО гарантувати, що вона може випускати безпечний продукт і що організація продовжує задовольняти необхідним рекомендаціям.

2. Ключовим елементом системи якості є незалежний аудит.

3. Незалежний аудит – це об'єктивний процес поточних вибіркового перевірок стосовно всіх аспектів здатності організації здійснювати все ТО відповідно до належних стандартів, що включає певну вибірку перевірку виробу, оскільки це є кінцевим результатом процесу ТО. Він представляє об'єктивний огляд всієї діяльності, пов'язаної з ТО, і має на меті доповнити рекомендацію, викладену в 145.A.50 (a), щоб персонал, який виконує сертифікацію ТО, пересвідчувався перед тим, як видати сертифікат передачі до експлуатації, що все необхідне ТО було проведено належним чином. Незалежні аудити мають включати певний відсоток довільних аудитів, які проводяться на вибірковій основі при проведенні ТО. Це означає проведення деяких перевірок протягом ночі для тих організацій, що працюють вночі.

4. Окрім випадків, які зазначено в підпараграфі 7 і 9, аудит має забезпечувати, що всі аспекти відповідності до Part-145 перевіряються кожні 12 місяців, і може проводитись одноразово або бути поділений на окремі етапи протягом 12 місяців відповідно до запланованого графіка. Незалежний аудит не вимагає, щоб кожна процедура перевірялася на кожній виробничій лінії, коли можна продемонструвати, що конкретна процедура є спільною для більш як однієї виробничої лінії і що ця процедура перевірялася кожні 12 місяців без виявлення невідповідностей. Коли було виявлено невідповідності, конкретна процедура має перевірятися повторно на інших виробничих лініях, поки невідповідності не будуть усунені, після чого процедура незалежного контролю може знову стати 12-місячною для конкретної процедури.

5. Окрім випадків, коли вказано інше в підпараграфі 7, незалежний аудит має здійснюватися шляхом вибіркової перевірки одного виробу на кожній виробничій лінії, кожні 12 місяців для підтвердження ефективності дотримання процедур ТО. Рекомендується поєднувати контрольні перевірки процедур і виробів шляхом обрання зразка певного виробу, наприклад, ПС чи двигуна або приладу, та вибіркової перевірки всіх процедур і вимог, пов'язаних із зразком конкретного виробу, щоб гарантувати, що в результаті матимемо придатний для польотів виріб.

Для цілей незалежного аудиту виробничі лінії включає будь-який виріб відповідно до типів авіаційної техніки, що вказані в класифікаційній таблиці схвалень Додатка 2 конкретної організації.

Таким чином, звідси випливає, наприклад, що організація з ТО, схвалена за Part-145 як така, що здатна виконувати ТО ПС, ремонтувати двигуни, гальма та автопілоти, має проходити чотири повні контрольні перевірки щороку, за винятком, якщо визначено інакше в підпараграфі 5, 7 або 9.

6. Вибіркова перевірка виробу означає бути присутнім при будь-якому відповідному випробуванні та візуально перевірити виріб і відповідну документацію. Вибіркова перевірка не повинна передбачати повторне розбирання або випробування, якщо в результаті такої перевірки не виявлено невідповідностей, що вимагали б такої дії.

7. За винятком випадків, коли інше вказано в підпараграфі 9, якщо організація з ТО з персоналом не більше 10 чоловік, які беруть активну участь у виконанні ТО, вирішує передати проведення незалежного

аудиту системи якості за контрактом відповідно до 145.A.65 (c) (1), то умовою цього є проведення аудитів двічі протягом кожного 12-місячного періоду.

8. За винятком випадків, коли інше вказано в підпараграфі 9, якщо організація з ТО має лінійні станції, перелічені згідно з 145.A.75 (d), система якості має описувати, яким чином вони інтегровані в цю систему, і включати план проведення контрольних перевірок кожної лінійної станції з періодичністю, що відповідає масштабам льотної діяльності на кожній конкретній лінійній станції. Окрім випадків, коли інше вказано в підпараграфі 9, максимальний інтервал між аудитами конкретної лінійної станції не повинен перевищувати 24 місяці.

9. За винятком випадків, коли інше вказано в підпараграфі 5, компетентний орган може погодитись на збільшення до 100% будь-якого з проміжків часу для аудитів, вказаних в цьому AMC 145.A.65 (c) (1), за умови, що не було виявлено невідповідностей, пов'язаних з безпекою, і якщо він переконаний, що дана організація в минулому вчасно виправляла такі невідповідності.

10. Кожного разу при проведенні аудиту має складатися звіт, в якому б описувалося, що було перевірено і які було виявлено невідповідності щодо рекомендацій, процедур та виробів.

11. Незалежність аудиту має забезпечуватися шляхом гарантування, що аудити завжди проводяться персоналом, який не несе відповідальність за функцію, процедуру чи вироби, що перевіряються. Таким чином, звідси випливає, що великої організації з ТО, схваленої за Part-145, будучи організацією, що має більше ніж 500 чоловік персоналу з ТО, рекомендується мати спеціальну групу аудиту якості, єдиною функцією якої є проведення аудитів, складання звітів про виявлені невідповідності і здійснення наступних заходів для перевірки того, чи були усунені виявлені невідповідності. Для організації з ТО, схваленої за Part-145, середнього розміру, тобто організації, чисельність персоналу з ТО якої менше ніж 500 чоловік, допускається використання компетентного персоналу з одного підрозділу/відділу, який не відповідає за виробничу функцію, процедуру чи виріб, для проведення контрольної перевірки підрозділу/відділу, який за це відповідає, за умови, що загальне планування та здійснення перевірок буде під контролем керівника з якості. Організації з ТО, схвалені за Part-145, в яких не більше 10 працівників з ТО, активно задіяних в проведенні ТО, можуть передавати за контрактом елемент незалежного аудиту в системі якості на виконання іншій організації чи кваліфікованій та компетентній особі, яка схвалена компетентним органом.

2.1.14.6. AMC 145.A.65(c)(2).

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

2. Система зворотного зв'язку щодо якості не може передаватися на виконання за контрактом іншим особам. Основною функцією системи є забезпечення того, щоб всі невідповідності, виявлені під час проведення незалежних аудитів якості в організації, належним чином розслідувалися та вчасно усувалися, а також гарантування можливості інформувати відповідального керівника про будь-які питання безпеки та міру відповідності організації до Part-145.

3. Звіти про незалежні аудити якості, згадані в підпараграфі 10 AMC 145.A.65 (c) (1), мають надсилатися відповідному(им) відділу(ам) для заходів з усунення невідповідностей із визначенням термінів їх

усунення. Терміни, за які має бути здійснено усунення невідповідностей, мають обговорюватися з таким(и) відділом(ами) до того, як відділ з якості чи призначений аудитор якості підтвердить такі терміни у звіті. Від відповідного(их) відділу(ів) вимагається згідно з 145.A.65 (с) (2) усунути виявлені невідповідності та поінформувати відділ якості чи призначеного аудитора якості про таке усунення невідповідностей.

4. Відповідальний керівник має проводити регулярні зустрічі з персоналом для перевірки прогресу в усуненні невідповідностей, за винятком того, що у великих організаціях проведення таких зустрічей може делегуватися на повсякденній основі керівнику з якості, за умови, що відповідальний керівник зустрічається принаймні двічі на рік із керівним персоналом, який бере участь у нагляді за загальною діяльністю організації та одержує принаймні кожні півроку підсумковий звіт про виявлені невідповідності.

5. Всі записи, що стосуються аудиту якості та системи зворотного зв'язку щодо якості, мають зберігатися принаймні 2 роки після дати усунення невідповідностей, яких вони стосуються, або протягом таких термінів, які необхідні для підтримки змін інтервалів аудиту, про які йдеться в підпараграфі 9 AMC 145.A.65 (с) (1), залежно від того, який з цих строків є довшим.

2.1.14.7. GM 145.A.65(c)(1).

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

2. Запропонований план містить список об'єктів, що мають бути перевірені, і намагається вказати застосовність для різних типів майстерень і засобів обслуговування ПС. Список застосовується у певній ситуації, причому може знадобитися більше, ніж один список. Кожен список потрібно внести до розкладу, щоб зазначити, коли заплановано здійснити аудит певного об'єкта і коли аудит був закінчений.

<i>Параграф</i>	<i>Коментарі</i>	<i>Ангар</i>	<i>Цех ТО двигунів</i>	<i>Механічна майстерня/цех</i>	<i>Цех ТО авіоніки</i>
145.A.25		Так	Так	Так	Так
145.A.30		Так	Так	Так	Так
145.A.35		Так	Так	Так	Так
145.A.40		Так	Так	Так	Так
145.A.42		Так	Так	Так	Так
145.A.45		Так	Так	Так	Так
145.A.47		Так	Так	Так	Так
145.A.50		Так	Так	Так	Так
145.A.55		Так	Так	Так	Так
145.A.60		Так	Так	Так	Так
145.A.65		Так	Так	Так	Так
2.1	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.2	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.3	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.6	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.9	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.10	МОЕ	Так	Ні	Ні	Ні
2.11	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.12	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.13	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.15	МОЕ	Так	Ні	Ні	Ні

2.16	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.17	МОЕ	якщо доречно	якщо доречно	якщо доречно	якщо доречно
2.18	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.19	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.20	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.21	МОЕ	якщо доречно	якщо доречно	якщо доречно	якщо доречно
2.22	МОЕ	Так	Так	Ні	Ні
2.23	МОЕ	Так	Ні	Ні	Ні
2.24	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.25	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.26	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.27	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.28	МОЕ	Так	Так	Так	Так
L2.1	МОЕ	якщо доречно	Ні	Ні	Ні
L2.2	МОЕ	якщо доречно	Ні	Ні	Ні
L2.3	МОЕ	якщо доречно	Ні	Ні	Ні
L2.4	МОЕ	якщо доречно	Ні	Ні	Ні
L2.5	МОЕ	якщо доречно	Ні	Ні	Ні
L2.6	МОЕ	якщо доречно	Ні	Ні	Ні
L2.7	МОЕ	якщо доречно	Ні	Ні	Ні
3.9	МОЕ	якщо доречно	якщо доречно	якщо доречно	якщо доречно
3.10	МОЕ	якщо доречно	якщо доречно	якщо доречно	якщо доречно
3.11	МОЕ	якщо доречно	якщо доречно	якщо доречно	Ні
3.12	МОЕ	Так	Так	Ні	Ні
3.13	МОЕ	Так	Так	Так	Так
3.14	МОЕ	Так	Так	Так	Так
145.A.70		Так	Так	Так	Так
145.A.75		Так	Так	Так	Так
145.A.80		Так	Так	Так	Так
145.A.85		Так	Так	Так	Так
145.A.95		якщо доречно	якщо доречно	якщо доречно	якщо доречно

Примітка 1: «якщо доречно» означає, якщо застосовний або доречний.

Примітка 2: У випадку лінійної станції, всі лінійні станції мають перевірятися з частотою, що погоджена компетентним органом у межах АМС 145.A.65 (с) (1).

2.1.15. Рекомендації щодо методів встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.15 Правил **(145.A.70) “Керівництво організації з ТО”**.

2.1.15.1. АМС 145.A.70(a).

Керівництво організації з ТО має містити наступну інформацію:

Інформація, яка визначена в підпараграфах 145.A.70 (6) та (12)-(16) включно, як частина Керівництва організації з ТО, може зберігатися у вигляді різних документів або окремих електронних файлів в залежності від керівної частини згаданого Керівництва, що містить перехресні посилання на такі документи або електронні файли.

Керівництво організації з ТО має містити інформацію, що викладена в цьому АМС, залежно від обставин. Інформація може розміщуватись у будь-якому порядку, але має охоплювати всю сферу діяльності організації. Якщо організація використовує інший формат, наприклад, щоб дозволити Керівництву організації з ТО служити для більш ніж одного схвалення, тоді Керівництво організації з

ТО має посилання на Додаток, в якому використовується цей перелік, як показчик з поясненням, де в Керівництві організації з ТО можна знайти необхідний матеріал.

Керівництво організації з ТО також має містити інформацію про те, як організація з ТО відповідає інструкціям Контрольованих обмежень критичної конфігурації конструкції (CDCCL).

Невеликі організації з ТО можуть об'єднувати різні пункти, щоб зробити єдине Керівництво організації з ТО, що більше відповідає їхнім потребам.

Експлуатант може використовувати електронну обробку даних (EDP) для друкування Керівництва організації з ТО. Керівництво організації з ТО має бути доступне для схвалення компетентним органом у формі, прийнятній для компетентного органу. Необхідно приділити увагу сумісності систем публікації EDP з необхідністю поширення копій Керівництва організації з ТО як всередині організації, так і поза її межами.

ЧАСТИНА 0 Загальна інформація (для експлуатантів ЄС)

Цю секцію зарезервована для тих організацій з ТО, схвалених за Part-145, які також є експлуатантами Євросоюзу (ЄС).

ЧАСТИНА 1. Керівництво організації

- 1.1 Корпоративне зобов'язання відповідального керівника
- 1.2 Політика безпеки та якості
- 1.3 Керівний персонал
- 1.4 Обов'язки і відповідальність керівного персоналу
- 1.5 Структура управління
- 1.6 Перелік персоналу, який засвідчує ТО, та допоміжного персоналу категорій B1 та B2
- 1.7 Людські ресурси
- 1.8 Загальний опис приміщень за всіма адресами, що підлягають схваленню
- 1.9 Перелік робіт, що збирається виконувати організація
- 1.10 Процедура повідомлення компетентного органу відносно змін в діяльності організації/схвалення/місцезнаходження/персоналу
- 1.11 Процедура внесення змін до Керівництва з ТО, включаючи (якщо застосовне) делеговані процедури

ЧАСТИНА 2. Процедури ТО

- 2.1 Процедура оцінки та контролю постачальників та субпідрядників
- 2.2 Приймання/перевірка компонентів ПС та матеріалів від зовнішніх підрядників
- 2.3 Зберігання, маркування та видача компонентів ПС і матеріалів для ТО ПС
- 2.4 Приймання інструменту та обладнання
- 2.5 Калібрування інструменту та обладнання
- 2.6 Використання інструменту та обладнання персоналом (включаючи альтернативний інструмент)
- 2.7 Стандарти чистоти приміщень для проведення ТО
- 2.8 Інструкції з ТО та взаємоз'язок з інструкціями виробників ПС/компонента ПС, включаючи їх оновлення (внесення змін) та доступність для персоналу
- 2.9 Процедура ремонту

- 2.10 Відповідність до програми ТО ПС
- 2.11 Процедура виконання директив льотної придатності
- 2.12 Процедура виконання необов'язкових модифікацій
- 2.13 Документація з ТО, що використовується, та її заповнення
- 2.14 Контроль технічних записів
- 2.15 Усунення дефектів, що виявлені при проведенні базового ТО
- 2.16 Процедура передачі до експлуатації
- 2.17 Записи для експлуатанта
- 2.18 Повідомлення про дефекти компетентному органу/експлуатанту/виробнику
- 2.19 Повернення несправних компонентів ПС на зберігання
- 2.20 Дефектні компоненти та їх повернення зовнішнім підрядникам
- 2.21 Контроль систем комп'ютерної реєстрації записів про ТО
- 2.22 Контроль планування роботи в людино-годинах для запланованого ТО
- 2.23 Контроль виконання важливих завдань
- 2.24 Посилання на конкретні процедури ТО, такі як:
 - Процедури гонки двигуна
 - Процедури перевірки наддуву ПС
 - Процедури буксирування ПС
 - Процедури руління ПС
- 2.25 Процедури виявлення та усунення помилок ТО
- 2.26 Процедури передачі робочих змін/завдань
- 2.27 Процедури повідомлення утримувача сертифіката типу про неточності та двозначності даних з ТО
- 2.28 Процедури планування виробництва

ЧАСТИНА L2 Додаткові процедури лінійного ТО

- L2.1 Контроль компонентів ПС, інструментів, обладнання тощо при лінійному ТО.
- L2.2 Процедури лінійного ТО, пов'язані з обслуговуванням/заправленням/ усуненням льоду, включаючи перевірку видалення залишків рідини для усунення обледеніння тощо.
- L2.3 Контроль за дефектами та повторними дефектами при лінійному ТО.
- L2.4 Процедура заповнення технічної документації при лінійному ТО.
- L2.5 Процедура щодо одержаних з загального складу та запозичених деталей при лінійному ТО.
- L2.6 Процедура повернення несправних частин, знятих з ПС, при проведенні лінійного ТО
- L2.7 Процедура контролю найважливіших завдань при проведенні лінійного ТО

ЧАСТИНА 3 Процедури системи якості

- 3.1 Аудит якості процедур організації
- 3.2 Аудит якості ПС
- 3.3 Аудит якості процедур виконання необхідних коригуючих дій
- 3.4 Процедури підготовки та кваліфікації персоналу, що засвідчує ТО, та допоміжного персоналу категорій В1 та В2
- 3.5 Записи про персонал, що засвідчує ТО та про допоміжний персонал категорій В1 та В2
- 3.6 Персонал, що виконує аудит якості

- 3.7 Кваліфікація інспекторів
- 3.8 Кваліфікація механіків
- 3.9 Процедура звільнення від виконання завдань з ТО ПС чи компонентів ПС
- 3.10 Контроль за дозволами на відхилення від процедур організації
- 3.11 Кваліфікаційні процедури для спеціалізованих видів діяльності, таких як неруйнівний контроль, зварювання та інше
- 3.12 Контроль роботи бригад виробників та інших робочих груп з ТО
- 3.13 Процедура навчання «людському фактору»
- 3.14 Компетентна оцінка персоналу

ЧАСТИНА 4

- 4.1 Експлуатанти, з якими укладено контракти
- 4.2 Процедури експлуатанта та робота з документацією
- 4.3 Оформлення записів експлуатанта

ЧАСТИНА 5

- 5.1 Зразки документації
- 5.2 Перелік субпідрядників згідно з 145.A.75 (b)
- 5.3 Перелік лінійних станцій з ТО згідно з 145.A.75 (d)
- 5.4 Перелік підрядників згідно з 145.A.70 (a) (16)

ЧАСТИНА 6. Процедури ТО експлуатанта

Ця частина зарезервована для тих організацій з ТО, схвалених за Part-145, які одночасно є експлуатантами.

ЧАСТИНА 7. Додаткові процедури FAA для ремонтних станцій, що схвалені за FAR PART-145

Ця Частина зарезервована для тих організацій з ТО, схвалених за Part-145, які в той же час сертифіковані як ремонтні станції FAA FAR Part-145.

Зміст цієї Частини відображає різницю між Part-145 і FAR Parts 43/145, які будуть з часом змінюватися, оскільки відбувається процес гармонізації правил та накопичення досвіду співробітництва з FAA.

Циркуляр FAA 145-7A Додаток 2 вміщує детальну інформацію щодо змісту Частини 7.

ЧАСТИНА 8. Додаткові процедури ТССА* для організацій з ТО, схвалених за ТССА АМ 573

Ця Частина зарезервована для тих організацій з ТО, схвалених за Part-145, які в той же час схвалені як ТССА АМ 573 організація з ТО.

Зміст цієї Частини відображає різницю між Part-145 і АМ 573, яка буде з часом змінюватися, оскільки відбувається гармонізація правил та накопичення досвіду співробітництва з ТССА.

Додаток А до документа «Інструкція MSI 10 ТССА. Персонал з технічного обслуговування та виробництва» вміщує детальну інформацію щодо змісту Частини 8.

2.1.15.2. GM 145.A.70(a).

1. Мета Керівництва організації з ТО (МОЕ) полягає в тому, щоб установити процедури, засоби і методи організації.

2. Згода з його змістом гарантуватиме згоду з рекомендаціями Part-145, що є передумовою до одержання і збереження Сертифіката схвалення організації з ТО.

3. 145.A.70 (a) (1) до (a) (11) становить частину «Управління» МОЕ, а тому може бути зроблений як окремий документ і зроблений доступним особі (особам), визначеній(им) у 145.A.30 (b), яка(і) повинна(і) знати його зміст. 145.A.70 (a) (6), що містить список персоналу, який засвідчує ТО та допоміжного персоналу В1 і В2, може бути зроблений як окремий документ.

4. 145.A.70 (a) (12) встановлює робочі процедури організації, і, як заявлено у вимозі, може бути зроблений у вигляді будь-якої кількості довідників з окремих процедур. Слід пам'ятати, що ці документи повинні мати перехресні посилання на МОЕ.

5. Персонал, як очікується, буде знайомий з тими частинами Керівництва, що стосуються робіт з ТО, які вони виконують.

6. Організація має визначити в МОЕ, хто повинен виправляти Керівництво, особливо у випадку, коли воно складається з декількох частин.

7. Менеджер з якості має бути відповідальний за контроль виправлення МОЕ, якщо інше не погоджено компетентним органом, включаючи відповідні Керівництва з виконання процедур і подання запропонованих виправлень до компетентного органу. Однак, компетентний орган може погодитися, згідно з процедурою, зазначеною у розділі МОЕ про внесення поправок, з тим, що деякий визначений рейтинг виправлень може бути включений без попереднього схвалення компетентним органом.

8. МОЕ має визначити чотири головні частини:

- a. «Управління» МОЕ, що охоплює частини, вказані раніше.
- b. Процедури ТО, що охоплюють всі аспекти процедури приймання компонентів ПС із зовнішніх джерел, а також процесу виконання ТО ПС за стандартом, що вимагається.
- c. Процедури системи якості, включаючи методи кваліфікації механіків, інспекторів, персоналу, що засвідчує ТО, і персоналу аудиту якості.
- d. Процедури та робота з документами контрактного експлуатанта оператора.

9. Заява відповідального керівника, як визначено у 145.A.70 (a) (1), має охоплювати сутність наступного параграфа і фактично ця заява може бути використана без виправлень. Будь-яке коригування цієї заяви не повинно змінювати її сутність.

Це Керівництво та будь-які пов'язані настанови, визначають організацію і процедури, на яких ґрунтується схвалення (компетентним органом*) за Part-145, як того вимагає 145.A.70. Ці процедури схвалено особами, які підписалися нижче, і мають бути виконані, якщо доречно, коли наряди на роботу виконуються згідно з умовами схвалення за Part-145.

Визнано, що ці процедури не скасовують необхідність відповідати будь-яким новим або удосконаленим правилам, що оприлюднюються (компетентним органом*) час від часу, коли ці нові або удосконалені правила суперечать цим процедурам.

Розуміється, що (компетентний орган*) схвалить цю організацію, коли (компетентний орган*) задоволений виконанням процедур і дотриманням стандартів. Далі розуміється, що (компетентний

орган*) залишає за собою право призупинити, обмежити або скасувати схвалення організації, якщо (компетентний орган*) має свідчення невиконання-процедур або недотримання стандартів.

Підпис

Дата

Відповідальний керівник..... (зазначити посаду)

Від імені (зазначити назву організації)

Примітка. Вкажіть у місцях, де зазначено (компетентний орган*), фактичну назву компетентного органу, наприклад: CAA-NL, LBA, DGAC, CAA тощо.

Кожного разу, коли змінюється відповідальний керівник, важливо гарантувати, що новий відповідальний керівник підпише при першій нагоді заяву, зазначену в параграфі 9.

Відмова виконати цю дію може позбавити чинності схвалення за Part-145.

Коли організація схвалена з відмінностями від будь-якої іншої Частини, що містить рекомендацію до Керівництва організації з ТО, для задоволення рекомендацій достатнім буде наявність додатка, який роз'яснює розходження, за винятком того, що у цьому додатку рекомендується мати покажчик, який вказуватиме, де розглядаються ті частини, яких немає в додатку.

2.1.16. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.16 Правил **(145.A.75)**

Привілегії організації

2.1.16.1. AMC 145.A.75 (b).

1. Робота за системою якості організації, належним чином схваленої за Part-145, (суб-підрядництво) відноситься до випадку організації, що не схвалена за Part-145, яка виконує лінійне ТО ПС або легке ТО двигунів, або інших компонентів ПС, або надає спеціалізовані послуги, як субпідрядник організації, належним чином схваленої за Part-145. Для того, щоб бути схваленою належним чином на право залучення субпідрядників, організації рекомендується мати процедуру для контролю таких субпідрядників, яка описана нижче. Будь-яка схвалена організація з ТО, яка виконує ТО для іншої схваленої організації у межах її власного схвалення, не розглядається як субпідрядник для цілей цього параграфа.

Примітка. Для тих організацій з ТО, схвалених за Part-145, які також сертифіковані FAA за FAR Part-145, необхідно зазначити, що FAR Part-145 передбачає більші обмеження щодо діяльності з ТО, що може виконуватися підрядником чи субпідрядником для іншої організації з ТО. Тому рекомендується, щоб у будь-якому переліку контрактних або субконтрактних організацій було визначено, які з них відповідають рекомендаціям Part-145, а які – рекомендаціям FAR Part-145.

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

3. Основні положення для субпідрядників за Part-145.

3.1 Основними причинами для надання дозволу організації з ТО, схваленої за Part-145, на передачу за субконтрактом виконання деяких завдань ТО є наступні:

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

(b) визнання виконаного ТО ПС, але не включаючи перевірку згідно з базовим ТО, як визначено у 145.A.75 (b), організаціями, які належним чином не схвалені за Part-145, коли нереально чекати на безпосереднє схвалення компетентним органом. Компетентний орган визначить, коли це нереально, але взагалі вважається нереальним, якщо тільки одна або дві організації з ТО мають намір скористатися послугами субпідрядної організації.

(c) визнання ТО компонентів.

(d) визнання ТО двигуна, але не включаючи перевірку ТО в цеху або капітальний ремонт двигуна чи модуля (модульного блоку) двигуна, як визначено у 145.A.75 (b), виконаного організаціями, які належним чином не схвалені за Part-145, коли нереально чекати на безпосереднє схвалення компетентним органом. Визначення нереальності таке саме, як у підпараграфі (b).

3.2 Коли ТО проводиться відповідно до системи нагляду субпідрядника, це означає, що протягом такого ТО схвалення за Part-145 тимчасово поширюється і на субпідрядника. З цього випливає, що ті підрозділи організації субпідрядника, персонал та процедури, які залучені до виконання ТО на виробі організації з ТО, повинні відповідати рекомендаціям Part-145 протягом цього ТО, і це також покладає на організацію відповідальність щодо забезпечення виконання таких рекомендацій.

3.3 Відносно критеріїв, визначених у підпараграфі 3.1, від організації не вимагається мати приміщення для проведення ТО, що необхідні для субпідрядника, але їй рекомендується мати власну кваліфікацію для того, щоб визначити відповідність субпідрядника необхідним стандартам. Однак, організація не може бути схвалена, доки вона не матиме власного приміщення, процедури та кваліфікацію для виконання більшої частини ТО, на проведення якого вона бажає бути схваленою із зазначенням номера рейтингу.

3.4 Організація може вважати за необхідне включити декілька спеціалістів-субпідрядників, щоб отримати можливість бути схваленою для повного підтвердження передачі до експлуатації конкретного виробу. Прикладами можуть бути спеціалісти із зварювання, нанесення електро-покриття, фарбування тощо. Для того, щоб надати дозвіл на використання таких субпідрядників, компетентний орган має переконатися, що організація має необхідну кваліфікацію та процедури, щоб контролювати дії таких субпідрядників.

3.5 Будь-яка організація з ТО, що працює поза межами свого схвалення, вважається несхваленою. Ця організація може за таких обставин здійснювати свою діяльність лише під наглядом субпідрядної організації, схваленої за Part-145.

3.6 Дозвіл на роботу з субпідрядниками компетентний орган надає, схвалюючи Керівництво організації з ТО, що містить спеціальну процедуру нагляду за субпідрядниками.

4. Головні процедури Part-145 для нагляду за субпідрядниками, не схваленими за Part-145.

4.1. Має бути встановлена процедура попереднього аудиту субпідрядника, яка має бути частиною процедур нагляду субпідрядника організації з ТО, яка також може бути частиною проведення незалежного аудиту системи якості згідно з 145.A.65 (с), аудит майбутнього субпідрядника має визначити, чи відповідають послуги субпідрядника, які він бажає застосувати, вимогам Part-145.

4.2. Організація з ТО, схвалена за Part-145 має визначити, в якому обсязі вона використовуватиме приміщення субпідрядника. Як загальне правило, організації потрібна власна облікова документація, схвалені дані та матеріал/запасні частини для використання, але вона може використати інструмент, обладнання та персонал субпідрядника, доки такий інструмент, обладнання та персонал відповідають вимогам Part-145. У випадку із субпідрядниками, які забезпечують спеціалізоване обслуговування, може бути необхідним – для практичних цілей – скористатися його персоналом, який виконує спеціалізоване обслуговування, затвердженими даними та матеріалом за умови прийняття організацією, схваленою за Part-145.

4.3. Доки робота субпідрядника з ТО не буде повністю перевірена на предмет прийняття організацією, схваленою за Part-145, такій організації необхідно буде здійснювати нагляд за інспекціями та передачею до експлуатації від субконтрактора. Ця діяльність має бути повністю відображена у процедурі організації. Організації необхідно вирішити, чи використовувати свій власний персонал чи уповноважити персонал субпідрядника.

4.4. Сертифікат передачі до експлуатації може бути виданий як на виробничій базі субпідрядника, так і на базі організації, персоналом, якому належним чином видане уповноваження на виконання сертифікації згідно з 145.A.30 організацією, схваленою за Part-145. Такий персонал, як правило, є вихідцем з організації з ТО, схваленої за Part-145, або це може бути також особа зі сторони субпідрядника, яка відповідає вимогам стандарту щодо персоналу схваленої організації з ТО, що виконує сертифікацію, яка схвалена компетентним органом через схвалення Керівництва організації з ТО. Сертифікат передачі до експлуатації та форма EASA Form 1 завжди видаватимуться з посиланням на схвалення організації з ТО.

4.5. Процедура нагляду за субпідрядником потребує наявності записів стосовно здійснення аудитів субпідрядника для того, щоб планувати простеження коригуючих дій та знати, коли використовуються субпідрядники. Процедура має включати чіткий процес відмови від послуг субпідрядників, які не відповідають вимогам організації з ТО, схваленої за Part-145.

4.6. Персоналу організації, схваленої за JAR-145, що виконує аудит якості, необхідно проводити аудити процедур нагляду за субпідрядником та вибіркового аудиту субпідрядників, якщо тільки це завдання вже не виконано персоналом, що здійснює аудит якості, як зазначено у підпараграфі 4.1.

4.7. Договір між організацією з ТО, схваленою за Part-145, та субпідрядником має містити положення для персоналу компетентного органу та персоналу групи стандартизації EASA стосовно права доступу до субпідрядника.

2.1.17. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.2.17 Правил **(145.A.80)**
Обмеження організації.

2.1.17.1. АМС 145.A.80.

Цей параграф має на меті охопити ситуацію, коли більша організація може тимчасово не мати необхідних інструментів, обладнання тощо для типу чи варіанта ПС, вказаного в схваленні цієї організації. Цей параграф означає, що компетентному органу не потрібно вносити поправки до схвалення, щоб вилучити тип чи варіанти ПС, на тій підставі, що це тимчасова ситуація і організація зобов'язується знову придбати інструмент, обладнання тощо до того, як може поновитися ТО цього типу.

2.2. Рекомендації щодо методів встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.3 Правил **(РОЗДІЛ В) “Процедури для компетентних органів”**.

2.2.1. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.3.2 Правил **(145.V.10) Компетентний орган**.

2.2.1.1. **АМС 145.V.10(1)**

1. Приймаючи рішення щодо необхідної організаційної структури, компетентний орган має переглянути кількість сертифікатів, які необхідно видати, кількість та розміри потенційно схвалених за Part-145 організацій з ТО в межах країни-учасниці, а також рівень діяльності цивільної авіації, кількість та складність парку ПС та розміри авіаційної промисловості країни-учасниці.

2. Компетентний орган має проводити ефективне управління важливими функціями нагляду і не делегувати їх таким чином, що організації з ТО, які мають схвалення за Part-145, самостійно вирішуватимуть питання, що пов'язані з льотною придатністю.

3. Порядок організаційної структури має забезпечувати, щоб різні завдання та повноваження компетентного органу не були покладені на окремих індивідуумів. Це означає, що постійне та безперешкодне виконання цих завдань та повноважень компетентного органу також буде гарантоване у випадку хвороби, нещасного випадку або зміни місця роботи окремих працівників.

2.2.1.2. **АМС 145.V.10(3)**.

1. Інспекторам компетентного органу рекомендується мати:

1.1 Практичний досвід та навички у використанні стандартів безпеки авіації та практики безпеки експлуатації АТ.

1.2 Достатні знання щодо:

- a. відповідних частин виконання правил, сертифікаційних специфікацій та керівного матеріалу;
- b. процедур компетентного органу;
- c. прав та повноважень інспектора;
- d. систем якості;
- e. процедур управління підтриманням льотної придатності;
- f. експлуатаційних процедур, які впливають на підтримання льотної придатності ПС або проведення ТО.

1.3 Підготовку щодо проведення аудитів.

1.4 П'ять років відповідного робочого стажу, щоб мати дозвіл працювати як незалежний інспектор. Це може включати досвід, набутий при навчанні для отримання певного рівня кваліфікації (згідно п. 1.5).

1.5 Відповідний інженерний рівень або кваліфікацію техніка з ТО ПС після додаткового навчання. „Відповідний інженерний рівень” означає інженерну освіту в галузі авіації, механіки, електрики, електроніки, авіоніки та інших наук, що відносяться до ТО та підтримання льотної придатності ПС/компонентів ПС.

1.6 Знання стандартів ТО, включаючи підготовку з питань безпеки експлуатації паливних баків, як зазначено в Додатку IV.

2. Додатково до технічної компетентності, інспектори мають бути високопорядними людьми, об'єктивними при виконанні своїх завдань, тактовними та мають добре розуміти людську природу.

3. Має бути розроблена програма продовження навчання, яка забезпечує подальшу компетентність інспекторів щодо виконання призначених їм завдань.

2.2.1.3. АМС 145.B.10(4).

Задokumentовані процедури мають містити наступну інформацію:

- (a) Призначення компетентного органу владою держави-учасниці.
- (b) Посада(и) та прізвище(а) керівника(ів) компетентного органу та їх права і обов'язки.
- (c) Структурну(і) схему(и) організації, що показує відповідні ланцюги відповідальності вищих посадових осіб.
- (d) Процедуру визначення компетентності персоналу разом із переліком осіб, які мають право підпису сертифікатів.
- (e) Загальний опис приміщень.
- (f) Процедури, що визначають, яким чином компетентний орган(и) підтверджує(ють) відповідність вимогам Part-145.

2.2.2. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.3.5 Правил **(145.B.20) Первинне схвалення**.

2.2.2.1. АМС 145.B.20(1).

1. Компетентним органом формально в письмовій формі зазначається, що для такого схвалення необхідно використовувати форму EASA Form 4. За винятком відповідального керівника, форма EASA Form 4 повинна бути заповнена для кожної особи, яка призначена на посаду, як рекомендує 145.A.30 (b).

2. Формальним зазначенням прийняття має бути схвалення форми EASA Form 4, а для відповідального керівника – схвалення Керівництва організації з ТО, що містить корпоративне зобов'язання відповідального керівника.

3. Компетентний орган може відхилити кандидатуру відповідального керівника, якщо є чіткі докази того, що ця особа, яка раніше займала вищу керівну посаду в будь-якій організації, схваленій за JAR/Part, була звільнена через невідповідність основним рекомендаціям JAR/Part.

2.2.2.2. АМС 145.B.20 (2).

Підтвердження відповідності організації процедурам, викладеним в Керівництві організації з ТО, повинен здійснювати компетентний орган шляхом схвалення цього Керівництва організації з ТО.

2.2.2.3. АМС 145.В.20(3).

1. Компетентний орган має визначити, хто і як буде проводити аудит. Наприклад, для великої організації необхідно визначити, що буде краще: один аудит за участю великої групи контролерів або коротка серія аудитів невеликими групами, або ж найбільш придатною для конкретного випадку буде велика серія аудитів, що будуть виконуватися одним аудитором.

2. Рекомендується проводити аудит виробничої лінії одного головного типу авіаційної техніки. Так, наприклад, для організації, що має схвалений рейтинг на Airbus A310 та A320, аудит буде зосереджено на проведенні перевірки повної відповідності тільки одного типу ПС і, залежно від результату, для другого типу може знадобитися лише вибіркова перевірка за тими напрямками, де були виявлені невідповідності в процедурах за результатами перевірки першого типу.

3. Інспектор компетентного органу, який проводить аудит, має завжди переконуватися, що його/її постійно супроводжує старший технічний керівник організації. Зазвичай, це керівник з якості. Причиною такого постійного супроводу є підтвердження того, що організація буде повністю ознайомлена з будь-якою невідповідністю, що буде виявлена під час аудиту.

4. Інспектор, який проводить аудит, має проінформувати наприкінці аудиту старшого технічного керівника організації про всі виявлені невідповідності.

2.2.2.4. АМС 145.В.20(5).

1. Формою для аудиту має бути EASA Form 6.

2. Перевірку якості за формою EASA Form 6 (форма звіту аудиту) має виконати компетентна незалежна особа, призначена компетентним органом. Перевірка має брати до уваги відповідні параграфи Part-145, категоризацію рівня виявлених невідповідностей та прийняті коригуючі дії. Схвалення проведеної перевірки форми аудиту повинно засвідчуватися підписанням цієї форми.

2.2.2.5. АМС 145.В.20(6).

1. Звіти мають включати дату усунення кожної невідповідності разом із посиланням на затверджений звіт компетентного органу або на лист, що підтверджує усунення невідповідності.

2. Можуть бути випадки, коли інспектор компетентного органу може опинитися в такій ситуації в організації, коли він/вона не впевнені у відповідності. В такому випадку необхідно повідомити організацію про можливу невідповідність на даний момент, а також, що ситуація буде розглянута компетентним органом і потім буде прийняте остаточне рішення. Якщо відповідність буде встановлено, достатньо буде повідомити про це організацію в усній формі.

3. Всі невідповідності необхідно записувати у форму звіту з аудиту з попереднім віднесенням їх до Рівня 1 або 2. Після аудиту, що виявив певні невідповідності, компетентний орган має переглянути попередні рівні невідповідностей, уточнюючи їх (за необхідності), та змінюючи попередню категорію на остаточну.

4. Про всі невідповідності організація-заявник повідомляється у письмовій формі протягом двох тижнів від дати проведення аудиту.

2.2.3. Рекомендації щодо методів встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.3.6 Правил **(145.B.25) “Видача схвалення”**.

2.2.3.1. АМС 145.B.25(1).

1. Для схвалення, у видачі яких бере участь більш ніж одна держава-учасниця, схвалення потрібно видавати за взаємодією з державою-учасницею, на території якої також розташовані приміщення для проведення ТО. В практичних цілях рекомендується надавати первинне схвалення на підставі результатів спільного аудиту за участю інспекторів держави-учасниці, яка буде схвалювати організацію, та держави-учасниці, на території якої розташовано виробничі приміщення. Проведення аудитів, що призначені для продовження схвалення, має бути делеговано державі-учасниці, на території якої розташовані виробничі приміщення, а форма аудиту та рекомендації надаються державі-учасниці, яка буде видавати схвалення.

2. Схвалення має базуватися лише на організаційних можливостях (включаючи будь-яких субпідрядників) відповідно до Part-145, та не обмежуватися тільки виробами, що внесені в EASA/національний сертифікат типу. Наприклад, якщо організація спроможна виконувати ТО згідно з Part-145 літаків серії Боїнг 737-200, в листі схвалення має бути зазначена серія A1 B737-200, а не B737-2H6, що є позначенням певного літака авіакомпанії, одного з багатьох літаків серії -200.

3. Компетентний орган має в письмовій формі підтвердити схвалення Керівництва організації з ТО.

2.2.3.2. АМС 145.B.25(2).

Термін дії схвалення за Part-145 необмежений.

2.2.3.3. АМС 145.B.25(3).

Порядковий номер (схвалення) має бути унікальним для кожної схваленої організації з ТО.

2.2.4. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.3.7 Правил **(145.B.30) Підтримання схвалення**.

2.2.4.1. АМС 145.B.30(1).

Інспектор(и) компетентного органу може(уть) довіряти результатам аудитів за певними пунктами, що проводилися протягом попередніх 23 місяців, при виконанні наступних чотирьох умов:

- аудит за певним пунктом має бути таким же, який вимагається останньою поправкою до Part-145, та
- в записках має бути достатньо переконливий доказ того, що такі аудити за певними пунктами були проведені, а всі коригуючі дії – виконані, та
- інспектор(и) компетентного органу не має(ють) підстав вірити в погіршення стандартів, відносно яких виникли зауваження при попередніх аудитах, та
- аудит за певним пунктом, відносно якого виникли зауваження, має бути проведений не пізніше, як через 24 місяці після останнього аудиту за цим пунктом.

2.2.4.2. АМС 145.B.30(2).

1. Якщо компетентний орган вирішив, що необхідно провести в організації серію аудитів за всіма напрямками, тоді програма аудиту має містити перелік аспектів схвалення, які будуть перевірятися при кожному візиті.

2. Рекомендується, щоб частина аудиту була зосереджена на двох важливих питаннях схвалення за Part-145, а саме внутрішніх звітах з самоконтролю якості, що складає персонал з контролю якості, щоб визначити, чи виявляє та усуває організація свої проблеми, та, по-друге, на кількості поступок, зроблених керівником з якості при виявленні таких проблем.

3. При успішному завершенні аудиту, що включає схвалення Керівництва організації з ТО, інспектор, який проводив аудит, має заповнити форму звіту аудиту, зазначивши всі записи про виявлені невідповідності, прийняті коригуючі заходи та рекомендації. Для цього необхідно використовувати форму EASA Form 6.

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

5. У випадку лінійних станцій компетентний орган може схвалити вибіркову програму, що ґрунтується на кількості лінійних станцій та складності функціонування.

2.2.5. Рекомендації щодо методів встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.3.8 Правил **(145.B.35) “Зміни в організації з ТО”**.

2.2.5.1. АМС 145.B.35.

Компетентний орган має здійснювати відповідний контроль за будь-якими змінами керівного персоналу організації, які вказані у п. 145.A.30 (a) та (b), і такі зміни персоналу потребують внесення змін до Керівництва організації з ТО.

2.2.5.2. АМС 145.B.35(1).

Для внесення змін до схвалення за Part-145 необхідно використовувати відповідну(і) частину(и) форми EASA Form 6.

2.2.5.3. АМС 145.B.35(2).

Головна мета цього параграфа полягає у тому, щоб організація з ТО залишалася схваленою за погодженням компетентного органу під час проведення переговорів щодо внесення будь-якої з певних змін. Без цього параграфа схвалення організації було б автоматично призупинено в усіх випадках.

2.2.6. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.3.9 Правил **(145.B.40) Зміни до Керівництва організації з ТО (МОЕ)**.

2.2.6.1. АМС 145.B.40.

1. Рекомендується вести Лист статусу Керівництва організації з ТО, який би містив інформацію про те, коли компетентний орган отримав зміну та коли вона була схвалена.

2. Компетентний орган може встановити певний клас змін до Керівництва організації з ТО, які можна внести без попереднього схвалення компетентним органом. В такому випадку в частині МОЕ, що стосується внесення поправок, має бути визначена така процедура. Ця процедура не поширюється на розділ Керівництва організації з ТО, що містить перелік робіт організації, які підлягають схваленню.

3. Організація має надсилати до компетентного органу кожен змін до Керівництва організації з ТО – як поправку для схвалення, так і поправку до наданого схвалення. У випадку, коли компетентний орган має схвалити зміну, він, в разі згоди, має зазначити це схвалення у письмовій формі. У випадку, коли поправка була надіслана за процедурою, що передбачена наданим схваленням, компетентний орган має підтвердити у письмовій формі отримання цієї зміни.

2.2.7. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.3.11 Правил **(145.B.50) Недоліки.**

2.2.7.1. АМС **145.B.50(a).**

В практичному розумінні невідповідність рівня 1 – це коли компетентний орган виявив значну невідповідність вимогам Part-145.

Нижче наведено приклади невідповідностей рівня 1:

- невдала спроба отримати доступ в організацію в звичайні робочі години відповідно до параграфу 145.A.90 (2) після двох письмових запитів;

- коли контроль калібрування обладнання, що зазначений в параграфі 145.A.40 (b), був порушений для лінійки виробів певного типу, внаслідок чого більшість “відкалібованого” тоді обладнання викликає підозру, то така невідповідність має статус рівня 1.

Примітка. Повна лінійка виробів визначається як все повітряне судно, двигун або компонент певного типу.

При виявленні невідповідності рівня 1, компетентному органу, можливо, потрібно буде переконатися в проведенні повторного ТО та повторної його сертифікації для всіх дефектних виробів, залежно від характеру невідповідності.

В практичному розумінні, коли інспектор компетентного органу виявляє невідповідність рекомендаціям Part-145 для одного виробу – це невідповідність рівня 2.

Нижче наведено приклади невідповідностей рівня 2:

- разове використання компонента, що немає будь-якої бірки про придатність до використання.
- документи про навчання персоналу, який засвідчує ТО, не заповнені належним чином.

2.2.7.2. АМС **145.B.50(b).**

1. Якщо організація не виконала необхідну коригуючу дію за визначений термін, можливо буде доцільним продовжити цей термін ще до трьох місяців, про що компетентний орган повідомляє відповідального керівника. За виключних обставин та наявності реалістичного плану прийняття коригуючих заходів, компетентний орган може змінити період усунення невідповідностей до щонайбільше 6 місяців. Проте, при наданні таких змін, необхідно брати до уваги діяльність організації в минулому.

2.2.8. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до п. 2.3.12 Правил **(145.B.55) Документування.**

2.2.8.1. АМС **145.B.55.**

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

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

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

2.2.9. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до Додатку 1 Правил **Сертифікат дозволеної передачі – Форма 1 EASA**.

2.2.9.1. Сертифікат дозволеної передачі – Форма 1 EASA.

Ці інструкції, пов'язані з використанням EASA Form 1 для технічного обслуговування.

1. Мета та використання Форма 1 EASA

1.1 Первінна мета цього Сертифікату є декларування про льотну придатність виробів, частин після виконання ТО (у подальшому визначено як виріб).

1.2 Має бути встановлений зв'язок між Сертифікатом та виробами. Під час видання цього Сертифікату, він може бути значним чином зменшений або збільшений, але до тієї міри, щоб він залишився розбірливим.

1.3 Цей Сертифікат є прийнятним для багатьох САА, але це може бути залежним від угод між авіаційними владами. Термін «Схвалені проектні дані» означає, що ці дані схвалені авіаційною адміністрацією країни-імпортера.

1.4 Цей Сертифікат не є накладної або вантажної накладної.

1.5 Літак не може бути випущений використовуючи цей Сертифікат.

1.6 Цей Сертифікат не є дозволом на встановлення виробу на екземпляр літака, двігуна або гвинта, але допомагає користувачеві визначити статус його льотної придатності.

1.7 Не дозволяється змішувати питання виробництва та ТО в одному Сертифікаті.

2. Загальний формат Форма 1 EASA

2.1 Сертифікат має відповідати наведеному формату, зокрема, номери блоків у кожному з цих блоків мають бути розміщені згідно зі схемою. Розмір кожного блоку може різнитися в залежності від кожного окремого застосування, але таким чином, щоб Сертифікат можна було розпізнати.

2.2 Загальний розмір Сертифікату може бути значним чином зменшений або збільшений, але до тієї міри, щоб він залишився розбірливим. Якщо виникнуть сумніви, проконсультуйтеся з Вашою компетентною адміністрацією.

2.3 Твердження про відповідальність користувача/монтажника може бути розміщене з обох боків Сертифікату.

2.4 Все надруковане має бути чітким та розбірливим для читання без труднощів.

2.5 Сертифікат має бути у вигляді друкованого бланку або має бути сгенерований комп'ютером, але у будь-якому випадку всі контури та символи мають бути чіткими та розбірливими.

2.6 Прийнятними є англійська мова, також він може бути заповнений прийнятними мовами.

2.7 Записи, що вносяться до Сертифікату, можуть бути надруковані на машинці/комп'ютері або написані від руки друкованими літерами та мають бути розбірливими для читання.

2.8 Кількість абревіатур має бути зведена до мінімуму.

2.9 Місце на зворотній стороні Сертифікату, може бути використано тим, хто видає Сертифікат для будь-якої додаткової інформації, але воно не повинно містити будь-які сертифікаційні положення. У будь-якому використанні зворотній стороні Сертифікату, повинно бути посилання на відповідний блок на передній стороні Сертифікату.

3. Копії Форма 1 EASA

3.1 Немає ніякого обмеження у числі копій Сертифіката, відправленого Замовнику або збережених автором.

4. Помилка(и) у Сертифікаті

4.1 Якщо кінцевий користувач знайшов помилку у цьому Сертифікаті, він має у письмовій формі повідомити по це видавника цього Сертифіката. Видавець має видати новий Сертифікат після виправлення та перевірки цієї помилки.

4.2 Новий Сертифікат повинен мати новий номер, підпис та дату.

4.3 Запит про новий Сертифікат можна зробити без перевірки стану виробу. Новий Сертифікат не затверджує поточний стан виробу, а має посилання на попередній сертифікат в блоці 12 наступного твердження;

“Цей Сертифікат виправляє помилку в блоці [наводиться номер виправленого блоку] Сертифікату [наводиться оригінальний простежуваний номер] датований [наводиться дата видання попереднього Сертифікату] та не покриває відповідність виконаного ТО”. Обидва Сертифіката повинні зберігатися відповідно до строків зберігання.

5. Заповнення сертифіката

Блок 1 Схвалення компетентною Владою/Країною

Назва та країна Національної Авіаційної Адміністрації, за схваленням якої був виданий сертифікат. Коли компетентною авіаційною адміністрацією є Агенство, має бути надруковано «EASA».

Блок 2 EASA Form 1 колонтитул “AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE EASA FORM 1”

Блок 3 Форма контрольного номера

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

Блок 4 Назва організації та її адреса

Наводиться повна назва та адреса схваленої організації (дивись EASA форма 3), пов'язаної з роботами, які містяться у цьому сертифікаті. Логотипи та ін. дозволяються, якщо логотип не виходить за рамки блоку.

Блок 5 Замовлення робіт/Контракт/Рахунок-фактура

Для полегшення швидкого відстеження Заказчиком компонента(ів), наводиться номер замовлення робіт/номер контракту/номер рахунку (фактуру) або на будь-який подібний номер.

Блок 6 Виріб

Наводиться номери виробів, які мають більш ніж один номер. Цей блок дозволяє робити перехресні посилання до «Примітки» Блока 12.

Блок 7 Опис

Наводиться назва або опис виробу. Перевага має надаватися використанню визначень з Ілюстрованого Каталогу Деталей (IPC), сервісних бюлетенів, АММ, СММ.

Блок 8 Креслярський номер

Вказується позначення (креслярський номер) виробу, як зазначено на виробі, або ярліку/упаковці. У випадку двігуна або гвинта може бути використана назва типової конструкції.

Блок 9 Кількість

Зазначається кількість виробів, переданих до експлуатації.

Блок 10 Серійний номер

Якщо згідно з діючими інструкціями виріб має бути ідентифікований серійним номером, вкажіть у цьому блоці. Додатково, будь-який інший серійний номер не вимагає інструкціями, може бути вказаний у цьому блоці. Якщо немає серійного номеру, зазначте “Не застосовується” (“N/A”).

Блок 11 Статус /Робота

Наступний опис може бути наведений у Блоці 11. Введіть тільки один з цих термінів – де більш ніж один може бути застосовним, використовувати той, який найточніше описує більшу частину виконаної роботи і/або статус продукту:

(i) Виконано капітальний ремонт. Означає процес, який гарантує, що виріб знаходиться у повній відповідності зі всіма допусками обслуговування, які вказані у Сертифікаті типу його утримувачем, або інструкціями виробників обладнання, для підтримання льотної придатності, або інформацією, яка схвалена або прийнята авіаційною владою. Виріб буде, як мінімум, демонтований, чистий, перевірений, відновлений у міру необхідності, повторно зібраний та випробуваний відповідно до вщевказаних даних.

(ii) Відновлено. Виправлення дефекту, використовуючи застосовні стандарти (*).

(iii) Проінспектовано/Перевірено. Огляд, вимірювання, і т.п., відповідно до застосовного стандарту(наприклад, візуальний огляд, перевірка на працездатність, стендові випробування ...).

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

(*) Відповідний стандарт означає стандарт виробництва/проекування/технічного обслуговування/якості, схвалений повноважним державним органом. Вищезгадані твердження мають бути підтримані посиланням у Блоці 12.

Блок 12 Примітки

Опишіть роботу, ідентифіковану в Блоці 11, або безпосередньо, або посиланням на підтримуючу документацію, необхідну, щоб користувач або встановлювач визначив льотну придатність виробу відносно засвідченої роботи. Якщо необхідно, використовується окремий лист і посилається на головну EASA Форми 1. Кожне твердження має ясно виділити який виріб в Блоці 6, до якого це має відношення.

Прикладами інформації, яка введена у Блок 12, є:

- (i) інформація з ТО, зокрема статус перегляду і посилання.
- (ii) Відповідність директив льотної придатності та сервісних бюлетенів.
- (iii) Виконані ремонти.
- (iv) Виконані модифікації.
- (v) Встановлення змінних компонентів.
- (vi) Статус компонентів з обмеженим ресурсом та строком служби.
- (vii) Відхілення від замовлених робіт Замовника.
- (viii) опубліковані твердження для задоволення іноземних САА щодо вимог ТО.
- (ix) Інформація, яка пов'язана з обмеженнями під час транспортування та постачання.
- (x) Для організацій з ТО, схвалених відповідно до підрозділу F Доповнення I (Частини-M), частина Сертифікату передачі до експлуатації має посилання до пункту M.A.613:

«Засвідчує це, якщо інше не визначено в цьому блоці, що робота, яка ідентифікована в Блоці 11 і описана в цьому блоці була завершена відповідно до вимог Section A, Subpart F of Annex I (Part-M) to Regulation (EC) No 2042/2003 та маючий відношення до цієї роботи виріб є придатним до передачі до експлуатації. Це не є дозволом в межах Доповнення II (PART-145) до вимог (EC) NO 2042/2003».

Якщо, друкуючи дані з електронної EASA Форми 1, будь-які відповідні дані не придатні для інших блоків, потрібно ввести в цей блок.

Блоки 13a-13e EASA Form 1

Загальні вимоги для блоків 13a-13e: не мають використовуватись для цілей технічного обслуговування. Ці блоки мають бути затемнені, або позначені якої іншою позначкою, щоб запобігти неухважному або не вповноваженому використанню.

Блок 14a EASA Form 1

Визначте відповідний блок, указуючи які правила відносяться до завершеної роботи. Якщо блок «інші правила вказані у блоці 12» має позначку, тоді інші правила льотної придатності, мають бути ідентифіковані в блоці 12. Як мінімум один блок має бути відмічений, або обидва, як буде визначено.

Для всього ТО, виконаного організаціями з ТО, схваленими відповідно до Section A, Subpart F of Annex I (Part-M) to Regulation (EC) № 2042/2003, блок «інші правила встановлені у блоці 12» повинен бути позначений та у Сертифікаті передачі до експлуатації відповідне твердження зроблено у блоці 12. У

випадку коли сертифікаційне твердження «якщо інше не визначено в цьому блоці», має мету звернутися до наступних випадків:

- (a) Випадок, коли ТО не може бути завершено.
- (b) Випадок, коли ТО відхиляється від стандарту, що вимагається Annex I (Part-M).
- (c) Випадок, коли ТО виконувалось згідно вимог, інших ніж Annex I. У цьому випадку блок 12 повинен чітко визначати специфічні національні правила.

Блок 14б Уповноважений підпис

Це місце повинно бути заповнено підписом уповноваженої особи. Тільки особам, що мають особливе повноваження згідно з правилами та політикою компетентної авіаційної адміністрації, дозволяється підписати цей блок. З метою полегшення ідентифікації, може бути доданий номер уповноваженої особи.

Блок 14с Сертифікат/номер схвалення

Наводиться сертифікат/номер схвалення/посилання. Цей номер або посилання видається компетентною авіаційною адміністрацією.

Блок 14d Ім'я

Наводиться Ім'я особи, що підписалась у Блоці 14б

Блок 14е Дата

Наводиться дата, яка зазначена у блоці 14б, дата повинна бути у форматі (dd = 2 цифри, mmm = перші 3 літери назви місяця, уууу = 4 цифри року).

Відповідальність користувача/монтажника

Розмістіть наступне твердження на Сертифікаті щоб повідомити кінцевих користувачів, що вони не звільняються від відповідальності відносно встановлення та використання будь-якого виробу, який супроводжується цією формою:

«Цей сертифікат не надає автоматично повноваження на встановлення.

Коли користувач/монтажник виконує роботи відповідно до вимог авіаційної влади, різних, ніж вимоги авіаційної влади, що зазначена у блоці 1, істотно, що користувач/монтажник гарантує, що його/її авіаційна влада приймає виріб від авіаційної влади, вказаної в блоці 1.

Твердження в блоках 13а і 14а не складають повноваження на встановлення. У всіх випадках записи про ТО літака повинні містити сертифікаційне повноваження на встановлення, яке видано відповідно до національних вимог авіаційної влади користувача/монтажника, перед початком експлуатації літака».

1. Схвалення компетентною Владою/Країною <i>1. Approved Competent Authority/Country</i>		2. СЕРТИФІКАТ ДОЗВОЛЕНОЇ ПЕРЕДАЧИ ФОРМА 1 2. AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE FORM 1			3. Порядковий номер форми <i>3. Form Tracking Number</i>
4. Назва організації та її адреса: <i>4. Organisation name and Address:</i>				5. Замовлення /Контракт /Рахунок-фактура <i>5. Work Order/Contract/Invoice</i>	
6. Виріб <i>6. Item</i>	7. Опис <i>7. Description</i>	8. Креслярський номер <i>8. Part. №</i>	9. Кількість <i>9. Qty.</i>	10. Серійний номер <i>10. Serial №.</i>	11. Статус/робота <i>11. Status/Work</i>
12. Примітки <i>12. Remarks</i>					
13а. Підтверджує, що зазначені вище вироби, були виготовлені відповідно до: <input type="checkbox"/> погоджених параметрів конструкції та умов безпечної експлуатації; <input type="checkbox"/> параметрів конструкції без погодження, зазначених у блоці 12 <i>13a. Certifies that the items identified above were manufactured in conformity to:</i> <input type="checkbox"/> approved design data and are in a condition for safe operation, <input type="checkbox"/> non-approved design data specification in block 12			14а. <input type="checkbox"/> Part-145.A.50 Допуск до експлуатації <input type="checkbox"/> Інші правила, що зазначені у блоці 12 Підтверджує, що, якщо інше не зазначено у блоці 12, роботу, яка зазначена у блоці 11 та описана у блоці 12, було виконано згідно з Part-145, та, стосовно цієї роботи, вироби вважаються готовими для передачі до експлуатації. <i>14a. <input type="checkbox"/> Part-145.A.50 Release to Service <input type="checkbox"/> Other regulation specified in block 12</i> <i>Certifies that unless otherwise specified in block 12, the work identified in block 11 and described in block 12, was accomplished in accordance with Part-145 and in respect to that work the items are considered ready for release to service.</i>		
13b. Підпис уповноваженої особи <i>13b. Authorised Signature</i>		13c. Номер схвалення / дозволу <i>13c. Approval/Authorisation Number</i>	14b. Підпис уповноваженої особи <i>14b. Authorised Signature</i>		14c. Номер сертифіката / схвалення <i>14c. Certificate/Approval Ref.№</i>
13d. Ім'я <i>13d. Name</i>		13e. Дата (чч ммм рррр) <i>13e. Date (dd mmm yyyy)</i>	14d. Ім'я <i>14d. Name</i>		14e. Дата (чч ммм рррр) <i>14e. Date (dd mmm yyyy)</i>
ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ КОРИСТУВАЧА/СКЛАДАЛЬНИКА Даний сертифікат не означає автоматичне надання повноважень щодо встановлення виробу(ів). У разі, якщо користувач/складальник виконує роботу відповідно до правил повноважного органу з льотної придатності, відмінного від повноважного органу з льотної придатності, вказаного у блоці 1, користувач/складальник має забезпечити визнання виробів його/її повноважним органом з льотної придатності від повноважного органу з льотної придатності, що зазначений у блоці 1. Заяви, що наведені у полях 13а та 14а, не є сертифікацією установки. У всіх випадках, записи щодо технічного обслуговування повітряного судна повинні містити повноваження щодо встановлення згідно з національними правилами користувача/складальника, перш ніж повітряне судно може отримати дозвіл на виконання польотів. USER/INSTALLER RESPONSIBILITIES <i>This certificate does not automatically constitute authority to install the item(s). Where the user/installer performs work in accordance with regulations of an airworthiness</i>					

authority different than the airworthiness authority specified in block 1, it is essential that the user/installer ensures that his/her airworthiness authority accepts items from the airworthiness authority specified in block 1. Statements in blocks 13a and 14a do not constitute installation certification. In all cases aircraft maintenance records must contain an installation certification issued in accordance with the national regulations by the user/installer before the aircraft may be flown.

2.2.9.2. Рекомендації щодо використання EASA Form 1 для технічного обслуговування.

1. Прийнятними для виданої форми EASA Form 1 або еквівалентного сертифіката є наступні формати:

- надрукований на папері сертифікат з підписом (як оригінали, так і копії є прийнятними);
- надрукований на папері сертифікат, виготовлений за допомогою електронної системи (роздрукований з використанням даних, що зберігаються в електронному вигляді), за умови відповідності наступному параграфу 2;
- форма EASA Form 1 в електронному вигляді або її еквівалент, за умови відповідності наступному параграфу 2.

2. Електронний підпис та електронний обмін даними форми EASA Form 1

а) Подання компетентному органу

Будь-яка організація, що має намір застосувати процедуру електронного підпису для видання форми EASA Form 1 та/або обміну даними, що містяться у формі EASA Form 1, з використанням електронної системи, повинна задокументувати цей процес і подати його на розгляд компетентного органу як частину документів, що додаються до Керівництва організації з ТО.

б) Характеристики електронної системи, що створює форму EASA Form 1

Електронна система має:

- гарантувати захищений доступ для персоналу, який засвідчує ТО;
- гарантувати цілісність і точність даних, засвідчених підписом на цій формі, та бути спроможною показати факт автентичності форми EASA Form 1 (введення та збереження запису) із забезпеченням належного захисту, засобів безпеки та дублювання;
- бути активною тільки у тому місці, де здійснюється передача виробу з видачею форми EASA Form 1;
- не дозволяти підписувати не заповнений бланк;
- забезпечувати високу ступінь гарантії, що інформація не буде змінена після введення підпису (якщо необхідно внести зміну після видачі, тобто у разі повторної сертифікації частини, необхідно підготувати нову форму з новим номером та з посиланням на первинне видання форми);
- забезпечувати надання 'особистого' електронного підпису, що ідентифікує особу, яка зробила цей підпис. Цей підпис повинен бути згенерований тільки у присутності особи, яка ставить свій підпис. Під електронним підписом розуміється інформація в електронному вигляді, яка пов'язана або логічно взаємодіє з іншою електронною інформацією та яка слугує засобом ідентифікації і відповідає наступним критеріям:

- бути однозначно пов'язаною з особою, яка зробила цей підпис;
- бути здатною ідентифікувати особу, яка зробила цей підпис;
- бути створеною з використанням засобів, які особа, що зробила цей підпис, може тримати під особистим контролем.

Цей електронний підпис має бути параметром, що згенерований електронною системою з використанням криптографічного алгоритму та додає інформацію з метою перевірки недоторканости джерела інформації.

Організації(м) нагадують, що необхідно виконувати додаткові національні та/або європейські вимоги у разі використання електронних систем. Має бути посилання на ‘Директиву 1999/93/ЄС Європарламенту та Ради від 13 грудня 1999 року щодо структури Співтовариства для електронних підписів’ з її останніми виправленнями.

Електронна система має базуватися на політиці та структурі менеджменту (конфіденційність, недоторканість та наявність), а саме:

- адміністратори, які підписали установчі документи;
- межі дозволу, права;
- пароль та захищений доступ, автентичність, засоби захисту, конфіденційність;
- простеження змін;
- мінімальна кількість блоків/полів, які треба заповнювати, повнота інформації;
- архіви;
- тощо.

Електронна система, яка генерує форму EASA Form 1, може містити додаткові дані, а саме;

- код виробника;
- ідентифікаційний код замовника;
- звіт майстерень;
- результати інспектувань;
- тощо.

c) Характеристики форми EASA Form 1, яка згенерована електронною системою.

Для полегшення розуміння та визнання форми EASA Form 1, яка видана з електронним підписом, наступне твердження може бути внесено у блок 14b: “Електронний підпис у файлі”.

На доповнення до цього твердження, прийнято друкувати або виводити на дисплей зроблений підпис у будь-якій формі, як наприклад, показ підпису, зробленого від руки особою, яка підписала документ (тобто, сканований підпис) або показ її прізвища.

Коли друкується електронна форма EASA Form 1, вона має задовольняти загальному формату, що визначений Додатком II до Part-M. Водяна позначка “НАДРУКОВАНО З ЕЛЕКТРОННОГО ФАЙЛУ” (‘PRINTED FROM ELECTRONIC FILE’) має бути надрукована на цьому документі.

Коли електронний файл містить гіперпосилання на інформацію, яка необхідна для визначення льотної придатності виробу(ів), інформація, пов’язана з цим посиланням, має бути наведена при роздрукуванні у розбірливому форматі та визначена як посилання з форми EASA Form 1.

Додаткова інформація, наявності якої не вимагає інструкція щодо заповнення форми EASA Form 1, може бути долучена до роздрукованих копій форми EASA Form 1, якщо ця додаткова інформація не перешкоджає будь-якій особі заповнити, видати, роздрукувати або прочитати будь-яку частину форми EASA Form 1.

Ця додаткова інформація має бути передбачена тільки у блоці 12, за винятком випадків необхідності її внесення до іншого блоку для роз’яснення його змісту.

d) Електронний обмін даними електронної форми EASA Form 1.

Електронний обмін даними електронної форми EASA Form 1 виконується на добровільній основі. Обидві сторони (видавець і одержувач) повинні прийти до згоди щодо електронного пересилання даних форми EASA Form 1.

Для цих цілей, обмін даними може включати:

- всі дані форми EASA Form 1, включаючи посилання на інформацію, яку вимагають інструктивні документи для заповнення форми EASA Form 1;
- всю інформацію, яка необхідна для підтвердження тотожності форми EASA Form 1.

Як доповнення, обмін даними може містити:

- інформацію, необхідну для електронного формату;
- додаткову інформацію, яку не вимагають інструктивні документи для заповнення форми EASA Form 1, таку як код виробника, ідентифікаційний код замовника.

Система, яка використовується для обміну даними електронної форми EASA Form 1 має забезпечувати:

- високий рівень цифрової безпеки; інформація має бути захищена, не повинна бути змінена або спотворена;
- можливість простеження інформації до її джерела.

Партнери по ком'єрційній діяльності, які мають бажання здійснити обмін даними форми EASA Form 1 за допомогою електронної системи, мають зробити це, дотримуючись засобів забезпечення відповідності, встановлених у цьому документі. Рекомендовано, щоб вони застосовували встановлений, загальноприйнятий у промисловості метод, що визначений у документі Американської асоціації повітряного транспорту (ATA) 'Spec 2000 Chapter 16'.

Організації(м) нагадують, що при застосуванні системи електронного обміну даними електронної форми EASA Form 1 необхідно виконувати додаткові національні та/або Європейські вимоги.

Одержувач має бути здатний відновити форму EASA Form 1 з отриманої інформації без її зміни; а якщо це не виконується, система повинна повернутися до режиму паперової системи.

У випадку, коли одержувачу необхідно роздрукувати електронну форму, слід звернутися до зазначеного вище параграфа с).

2.2.9.3. Використання EASA Form 1 для технічного обслуговування (EASA Form 1 Блок 12 «Примітки»).

Приклад інформації, яка може бути введена в цей блок, якщо прийнятно:

- використана документація з технічного обслуговування (ТО), включаючи статуси ревізій, для всіх виконаних робіт і не обмежуючись даними, наведеними у блоці 11. Твердження, типу «відповідно до СММ» не є прийнятним;
- методи неруйнівного контролю (NDT) з використаною відповідною документацією, яка відноситься до конкретних робіт;
- відповідність до директив льотної придатності та сервісних бюлетенів;
- виконані ремонти;
- виконані модифікації;

- встановлення знімних частин/компонентів;
- статус частин/компонентів з обмеженим ресурсом або терміном служби;
- обмеження термінів зберігання;
- відхилення планового завдання замовника;
- опубліковані звіти для вдоволення вимог іноземних САА щодо проведення ТО;
- інформація, що необхідна для забезпечення транспортування компонентів з певними обмеженнями або для проведення монтажу після доставки;
- довідкова інформація для сприяння можливості простежування, така як номери партії.

2.2.10. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до Додатку 2 Правил Система класів та рейтингів, що використовуються для схвалення організацій з ТО.

2.2.10.1. Система класів та рейтингів, що використовуються для схвалення організацій з ТО.

1. За виключенням, того як це визначено інакше в параграфі 12 для невеликих організацій, Таблиця пункту 13 охоплює повний обсяг можливого схвалення відповідно до Part-145 в стандартизованій формі. Організація може отримати схвалення, від одного класу і рейтингу з обмеженнями до всіх класів і рейтингів з обмеженнями.

2. Додатково до Таблиці, що зазначена в п.13, від організації з ТО, схваленої за Part-145, вимагається пунктом 145.A.20 визначити обсяг робіт в Керівництві організації з ТО. Дивись також параграф 11.

3. В рамках схвалень класів та рейтингів, виданих країною-учасником, обсяг робіт, вказаний в Керівництві організації з ТО, визначає точні обмеження схвалення. Таким чином, дуже важливо, щоб схвалені класи та категорії, і обсяг робіт організації були сумісними.

4. **Категорія рейтингу класу А** - означає, що організація з ТО, яка схвалена за Part-145, може виконувати ТО ПС та будь-якого його компонента (включаючи двигуни/ДСУ) відповідно до даних ТО ПС, або якщо узгоджено компетентним органом, відповідно до даних ТО компонента, тільки якщо такі компоненти встановлені на ПС. Проте, схвалена організація з ТО класу А, може тимчасово виконувати демонтаж таких компонентів з ПС для поліпшення доступу до об'єктів ТО, крім того коли такий демонтаж потребує додаткового ТО, не придатного для умов цього параграфу. Це повинно бути відображено, як контрольна процедура в Керівництві організації з ТО та схвалена компетентним органом. Секція обмежень буде визначати обсяг такого ТО таким чином вказуючи на межі схвалення.

5. **Категорія рейтингу класу В** - означає, що організація з ТО, схвалена за Part-145 може виконувати ТО на невстановлених двигунах/ДСУ та компонентах двигунів/ДСУ відповідно до даних ТО, якщо це узгоджено компетентним органом, відповідно до даних ТО компонентів, тільки тоді, коли такі компоненти встановлені на двигунах/ДСУ. Проте, схвалена організація з ТО класу В, може тимчасово виконувати демонтаж таких компонентів з ПС для поліпшення доступу до об'єктів ТО, крім того коли такий демонтаж потребує додаткового ТО, не придатного для умов цього параграфу. Секція обмежень буде визначати обсяг такого ТО таким чином вказуючи на межі схвалення. Схвалена організація з ТО в категорії рейтингу класу В, може також виконувати ТО на встановленому двигуні під час лінійного або базового ТО, відповідно до процедури контролю, яка вікладена в Керівництві організації з ТО та схвалена компетентним органом. "Обсяг робіт" Керівництва організації з ТО повинен відображати таку діяльність, де вирішується компетентним органом.

6. **Категорія рейтингу класу С** - означає, що схвалена організація з ТО може виконувати ТО на невстановлених компонентах (за виключенням двигунів/ДСУ), які призначаються для встановлення на ПС чи двигун/ДСУ. Секція обмежень буде визначати обсяг такого ТО таким чином вказуючи на межі схвалення. Схвалена організація з ТО в категорії рейтингу класу С може також виконувати ТО на встановленому компоненті під час лінійного або базового ТО або в цеху ТО двигуна/ДСУ, відповідно до процедури контролю, яка вікладена в Керівництві організації з ТО та схвалена компетентним органом.

“Обсяг робіт” Керівництва організації з ТО повинен відображати таку діяльність, де вирішується компетентним органом.

7. **Категорія рейтингу класу D** - самодостатня і не обов’язково відноситься до конкретних ПС, двигуна чи іншого компоненту. D1 рейтинг - неруйнівний контроль (NDT), потрібен тільки для схваленої організації з ТО, яка виконує неруйнівний контроль, як специфічне завдання для іншої організації. Схвалена організація з ТО з категоріями рейтингів класу А, В чи С може виконувати неруйнівний контроль на виробках, яким вона виконує ТО без необхідності схвалення в класі рейтингу D1, при умові, що Керівництво організації з ТО вміщує процедури неруйнівного контролю.

8. У випадку схвалення організації з ТО відповідно до Annex II (Part-145), категорія рейтингу класу А підрозділяється на “базове” та “лінійне” ТО. Організація з ТО може бути схвалена як на виконання лінійного так і базового ТО, або на обидва види То. Слід відмітити, що підрозділ організації, який виконує лінійне ТО і знаходиться на основній базі, вимагає схвалення на виконання лінійного ТО.

9. Секція “Обмеження” передбачена для того, щоб надати компетентним органам Рейтинги мають бути згадані під час схвалення тільки коли відповідно обмежені. максимальну гнучкість при схваленні конкретної організації. Таблиця в пункті 13 визначає типи можливих обмежень. Якщо ТО перераховується для кожного рейтингу класу то можливо підкреслити завдання з ТО, а не тип повітряного судна, двигуна чи виробника, якщо це є більш необхідним для організації. Прикладом може бути встановлення та ТО систем авіоніки. Така згадка в секції обмеження указує, що організація з ТО, схвалена, щоб здійснювати ТО і зокрема ці специфічні завдання.

10. Коли зроблені посилання на серії, тип та групу в секції обмежень класу А та В, серії означають конкретні серії типу, такі як Airbus 300 або 310 або 319 або Boeing 737-300 або RB211-524. Тип означає конкретний тип або модель, такі як Airbus 310-240 або RB211-524 B4 тощо. Може наводитись будь-яка кількість типів чи серій. Група означає, наприклад, повітряні судна Cessna з одним поршневим двигуном або поршневі двигуни Lycoming без наддуву тощо.

11. Коли використовується довгий перелік можливих робіт, який може зазнавати частих змін, то такі зміни можуть впроваджуватись відповідно до непрямої процедури схвалення, зазначеної в пунктах М.А.604(с) до М.А.606(с) або 145А.70(с) 145В.40, що доречно.

12. Організація з ТО в якій працює тільки одна особа, що і планує і виконує все ТО, може мати тільки обмежений обсяг схвалених рейтингів. Максимально можливі обмеження приведені нижче:

Клас	Рейтинг	Обмеження
Клас «Повітряні судна»	Рейтинг А2 «Літаки 5700 кг и нижче»	З поршневим двигуном 5700 кг и нижче
Клас «Повітряні судна»	Рейтинг А3 «Вертольоти»	С одним двигуном 3175 кг и нижче
Клас «Повітряні судна»	Рейтинг А4 «Повітряні судна, інші ніж А1, А2, А3»	Немає обмежень
Клас «Двигуни»	Рейтинг В2 Поршневі	Менше 450 кінських сил
Клас «Компоненти (крім двигунів чи ДСУ в зборі)»	Рейтинг від С1 до С22	Згідно переліку
Клас «Спеціальні види послуг»	D1 Неруйнівний контроль	Методи неруйнівного контролю повинні бути перелічені

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

1. Таблиця

Клас	Рейтинг	Обмеження	Базове ТО	Лінійне ТО
ПС	A1 літаки понад 5700 кг	Встановити тип чи серію літака/та/чи завдання з ТО	(Yes/No)	(Yes/No)
	A2 літаки 5700 кг і нижче	Встановити виробника літака/ дирижаблю або групу або тип чи серію або/чи завдання з ТО	(Yes/No)	(Yes/No)
	A3 Вертольоти	Встановити виробника вертольоту або групу або тип чи серію або/чи завдання з ТО	(Yes/No)	(Yes/No)
	Рейтинг A4 «Повітряні судна, інші ніж A1, A2, A3»		(Yes/No)	(Yes/No)
Двигуни	B1 Газотурбінні	Встановити серію двигуна або тип та/чи завдання з ТО		
	B2 Поршневі	Встановити виробника двигуна або групу або серію або тип та /чи завдання з ТО		
	B3 ДСУ	Встановити виробника двигуна або серію або тип та /чи завдання з ТО		
Компоненти (крім двигунів чи ДСУ в зборі)	C1 Система кондиціювання та наддув	Встановити тип ПС або виробника ПСабо виробника компоненту або конкретний компонент та/чи співвідносіть з Переліком можливих робіт в Керівництві організації та/чи завдання з ТО		
	C2 Обладнання автоматичного керування польотом			
	C3 Зв'язкове і пілотажно-навігаційне обладнання			
	C4 Двері – Люки			
	C5 Система електропостачання			
	C6 Обладнання			
	C7 Двигун – ДСУ			
	C8 Система керування ПС			
	C9 Паливна система			
	C10 Гвинти вертольотів			
	C11 Трансмсія вертольотів			
	C12 Гідравлічна система			
	C13 Приладове обладнання			
	C14 Шасі			
	C15 Кисневе обладнання			
	C16 Повітряні гвинти			
	C17 Пневматична система			
	C18 Пожежне обладнання. Протикригова система			
	Протишокова система			
	C19 Вікна			
	C20 Деталі конструкції			
	C21 Водний балласт			
C22 Засоби збільшення тяги				
Спеціалізо-вані види обслуговування	D1 Неруйнівний контроль	Встановити конкретні методи неруйнівного контролю		

2.2.11. Методи встановлення відповідності та керівний матеріал до Додатку 3 Правил **Сертифікат схвалення.**

2.2.11.1. Рекомендації щодо заповнення Додатка до Схвалення організації з технічного обслуговування Доповнення III Додатка 3 до Правил схвалення організації з технічного обслуговування (Part-145).

Наступні поля на сторінці № 2 «Програма схвалення організації з ТО» Сертифіката схвалення організації з ТО мають бути заповнені таким чином:

- Дата видання оригіналу: Стосується дати видання оригіналу Керівництва організації з ТО.
- Дата останньої схваленої ревізії: Стосується дати останньої ревізії Керівництва організації з ТО, що впливає на зміст Сертифіката. Зміни Керівництва організації з ТО, які не впливають на зміст Сертифіката, не вимагають повторного видання Сертифіката.
- Ревізія №: Стосується номера ревізії останнього перегляду Керівництва організації з ТО, що впливає на зміст Сертифіката. Зміни Керівництва організації з ТО, які не впливають на зміст Сертифіката, не вимагають повторного видання Сертифіката.

**Заступник директора Департаменту
льотної придатності ПС та сертифікації АТ**

О.В. Більчук

Додаток I до AMC 145.B.20 (1).

EASA Form 4

Державна авіаційна служба
State Aviation Administration

Подробиці щодо керівного персоналу, який необхідно погодити, як визначено в
Details of Management Personnel required to be accepted as specified in

1. Назва організації:

Name of organisation:

2. Прізвище, ім'я та по-батькові:

Name:

3. Посада:

Position:

4. Підготовка, що стосується посади, яка вказана у п.3:

Qualifications relevant to the item (3) position:

5. Досвід роботи, що стосується посади, яка вказана в п.3:

Work experience relevant to the item (3) position:

Підпис: Дата:

Signature: Date:

Після заповнення, будь-ласка, відправте цю форму у закритому конверті до
On completion, please send this form under confidential cover to

Державіаслужба
01135, Україна, м. Київ, пр-т. Перемоги, 14 Тел.:
+38 (044) 461-54-01
Факс: +38 (044) 486-92-92
E-mail: vdz@avia.gov.ua

State Aviation Administration
01135, Ukraine, Kyiv, Peremogy Ave. 14
Fax: +38 (044) 486-92-92
Tel: +38 (044) 461-54-01
E-mail: vdz@avia.gov.ua

Лише для використання Державіаслужбою України

State Aviation Administration of Ukraine use only

Прізвище і підпис уповноваженого співробітника Державіаслужби України, що погоджує цю особу:

Name and signature of authorised State Aviation Administration of Ukraine staff member accepting this person:

Підпис:

Signature:

П.І.Б.:

Name:

Дата:

Date:

Підрозділ:

Office:

Додаток II до AMC 145.B.20 (5).

EASA Form 6

Part-145	ЗВІТ СХВАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ	EASA FORM 6
<p>Частина 1: Загальні відомості</p> <p>Назва організації з технічного обслуговування:</p> <p>Номер схвалення:</p> <p>Заявлений рейтинг схвалення/</p> <p>Form 3 EASA від (*):</p> <p>Номер Сертифікату FAA - FAR 145 (якщо є):</p> <p>Адреса перевіреної виробничої бази:</p> <p>Період аудиту: від _____ до _____</p> <p>Дата(и) аудиту(ів):</p> <p>Номер(и) аудиту:</p> <p>Персонал організації, який був опитаний:</p> <p>Прізвища інспекторів Державіаслужби : _____ Підписи: _____</p> <p>Структурний підрозділ Державіаслужби : Дата заповнення Форми 6, Частина 1:</p> <p style="text-align: right;">(*) видалити, де застосоване</p>		
Part-145	ЗВІТ СХВАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ	EASA FORM 6

Частина 2: Перевірка відповідності організації вимогам PART-145

П'ять колонок можуть бути помічені та, за необхідності, використані для записів класу схвалення та/або перегляду переліку компонентів. Для кожного пункту PART-145 необхідно вписати знак (√) в квадратик, якщо цей пункт задовольняє вимоги або хрестик (X), якщо цей пункт не задовольняє вимоги та зазначте посилання на таку невідповідність, що буде записана в Частині 4, або вписати N/A, якщо пункт не відноситься, або N/R, якщо пункт відноситься але не розглядався.

Параграф	Об'єкт перевірки				
145.A.25	Вимоги до виробничих приміщень та площ				
145.A.30	Вимоги до персоналу				
145.A.35	Персонал, який засвідчує ТО, та допоміжний персонал категорій B1 та B2				
145.A.40	Обладнання, інструмент і т.і.				
145.A.42	Приймання компонентів				
145.A.45	Дані для ТО				
145.A.47	Планування виробництва				
145.A.50	Сертифікація ТО				
145.A.55	Записи про ТО				
145.A.60	Повідомлення про дефекти				
145.A.65	Політика у сфері безпеки польотів та якості Процедури та система якості				
145.A.70	МОЕ (дивись Частину 3)				
145.A.75	Привілеї організації				
145.A.80	Обмеження організації				
145.A.85	Зміни в організації				
145.A.95	Недоліки				
Уповноважений інспектор(и):		Підпис інспектора(ів):			
Структурний підрозділ:		Дата заповнення Форми 6, Частини 2:			

Part-145	ЗВІТ СХВАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ	EASA FORM 6
Частина 3: Відповідність вимогам 145.A.70/розділу 7.14 Керівництва організації з технічного обслуговування (МОЕ)		
Будь-ласка впишіть знак (√) в квадратик, якщо цей пункт задовольняє вимоги або хрестик (X), якщо цей пункт не задовольняє вимоги та зазначте посилання на таку невідповідність, що буде записана в Частині 4, або впишіть N/A, якщо пункт не відноситься, або N/R, якщо пункт відноситься але не розглядався.		
Частина 1	Керівництво організацією	
1.1	Корпоративне зобов'язання відповідального керівника	
1.2	Політика якості та безпеки	
1.3	Керівний персонал	
1.4	Обов'язки і відповідальність керівного персоналу	
1.5	Структура управління	
1.6	Перелік персоналу, який засвідчує ТО, та допоміжного персоналу категорій B1 та B2	
1.7	Людські ресурси	
1.8	Загальний опис матеріально-технічної бази, за всіма адресами, яка підлягає схваленню	
1.9	Перелік робіт організації, що підлягають схваленню	
1.10	Процедура повідомлення компетентного органу відносно змін в діяльності організації/схвалення/ місцезнаходження/персоналу	
1.11	Процедура внесення змін до МОЕ	
Частина 2	Процедури технічного обслуговування	
2.1	Процедура оцінки та контролю постачальників та субпідрядників	
2.2	Приймання/інспекція компонентів повітряного судна та матеріалів від зовнішніх підрядників	
2.3	Зберігання, маркування та видача компонентів повітряного судна і матеріалів для технічного обслуговування повітряного судна.	
2.4	Приймання інструменту та обладнання	
2.5	Калібрування інструменту та обладнання	
2.6	Використання інструменту та обладнання персоналом (включаючи альтернативний інструмент)	
2.7	Стандарти чистоти матеріально-технічної бази технічного обслуговування	
2.8	Інструкції з технічного обслуговування та взаємозв'язок з інструкціями виробника повітряного судна/ компоненту повітряного судна, включаючи їх оновлення (внесення змін) та доступність для персоналу	
2.9	Процедури ремонту	
2.10	Відповідність до програми технічного обслуговування	
2.11	Процедура виконання директив льотної придатності	
2.12	Процедури виконання необов'язкових модифікацій	

- | | |
|------|---|
| 2.13 | Документація з технічного обслуговування, що використовується, та її заповнення |
| 2.14 | Контроль технічних записів |
| 2.15 | Усунення дефектів, що виявлені при базовому технічному обслуговуванні |
| 2.16 | Процедура передачі до експлуатації |

2.17	Записи для експлуатантів
2.18	Повідомлення про дефекти компетентного органа/експлуатанта/ виробника
2.19	Повернення несправних компонентів повітряного судна на зберігання
2.20	Дефектні компоненти та їх повернення зовнішнім підрядникам
2.21	Контроль систем комп'ютерної реєстрації записів про технічне обслуговування
2.22	Контроль планування роботи в людино-годинах в порівнянні з запланованим об'ємом роботи з технічного обслуговування
2.23	Контроль виконання важливих завдань
2.24	Посилання на конкретні процедури технічного обслуговування
2.25	Процедури визначення та усунення помилок технічного обслуговування
2.26	Процедури передачі робочих змін/завдань
2.27	Процедури повідомлення держателя сертифіката типу про неточності та двозначності даних з технічного обслуговування
2.28	Процедури планування виробництва
Частина L2 Додаткові процедури лінійного технічного обслуговування	
L2.1.	Контроль компонентів повітряних суден, інструментів, обладнання та ін. при лінійному технічному обслуговуванні
L2.2.	Процедури лінійного технічного обслуговування, пов'язані з обслуговуванням/ заправленням/ вилученням льоду та інше
L2.3.	Контроль за дефектами та повторними дефектами при лінійному технічному обслуговуванні
L2.4.	Процедура заповнення технічної документації при лінійному технічному обслуговуванні
L2.5.	Процедура для запозичених та одержаних з загального складу деталей при лінійному технічному обслуговуванні
L2.6.	Процедура повернення несправних частин на зберігання при лінійному технічному обслуговуванні
L2.7.	Процедура контролю найважливіших завдань
Частина 3 Процедури системи якості	
3.1	Аудит якості процедур організації
3.2	Аудит якості обслуговування повітряного судна
3.3	Процедура виконання необхідних коригуючих дій за результатами аудиту якості
3.4	Процедури підготовки та кваліфікації персоналу, який засвідчує ТО
3.5	Записи про персонал, який засвідчує ТО
3.6	Персонал, що виконує аудит якості
3.7	Визначення кваліфікації інспекторів
3.8	Визначення кваліфікації механіків

- | | |
|------|---|
| 3.9 | Процес контролю виконання завдань з технічного обслуговування повітряних суден чи компонентів повітряних суден |
| 3.10 | Контроль за дозволами на відхилення від процедур організації |
| 3.11 | Кваліфікаційні процедури для спеціалізованих видів діяльності, таких як, проведення неруйнівного контролю, зварювання та інше |

3.12 Контроль бригад виробників та інших робочих груп з технічного обслуговування

3.13 Процедури навчання за напрямком «людський фактор»

3.14 Процедура оцінки кваліфікації персоналу

Частина 4

4.1 Експлуатанти, з якими укладені контракти

4.2 Процедури роботи експлуатанта і його документація

4.3 Оформлення записів для експлуатанта

Частина 5 Додатки

5.1. Зразки документації

5.2. Перелік субпідрядників

5.3. Перелік місць виконання лінійного технічного обслуговування

5.4. Список підрядників, схвалених по PART-145

Дата затвердження МОЕ :

Дата затвердження змін та доповнень МОЕ:

Уповноважений інспектор(и):

Підпис(и):

Структурний підрозділ:

Дата заповнення Форми 6, Частина 3:

Part-145		ЗВІТ СХВАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ		EASA FORM 6	
<p>Частина 4: Невідповідності до вимог PART-145 Кожна невідповідність 1 чи 2 рівня повинна бути записана в будь-якому випадку, була вона усунена чи ні, та повинна бути ідентифікована лише посиланням на пункти вимог Частини 2. Всі неусунені невідповідності повинні бути переписані та направлені в письмовій формі організації для розробки коригуючих заходів.</p>					
Посилання на Частину 2 або 3	Посилання на номер аудиту(ів) Невідповідності	Рівень	Коригуючі заходи		
			Планова дата усунення	Фактична дата усунення	Посилання на лист

--	--	--	--	--	--

Part-145		ЗВІТ СХВАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ		EASA FORM 6	
Частина 4: Невідповідності до вимог PART-145					
Кожна невідповідність 1 чи 2 рівня повинна бути записана в будь-якому випадку, була вона усунена чи ні, та повинна бути ідентифікована лише посиланням на пункти вимог Частини 2. Всі неусунені невідповідності повинні бути переписані та направлені в письмовій формі організації для розробки коригуючих заходів.					
Посилання на Частину 2 або 3	Посилання на номер аудиту(ів) Невідповідності	Рівень	Коригуючі заходи		
			Планова дата усунення	Фактична дата усунення	Посилання на лист

--	--	--	--	--	--

Part-145**ЗВІТ СХВАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ****EASA FORM 6****Частина 5: Висновок схвалення, продовження чинності дії або схвалення змін по PART-145**

Назва організації з технічного обслуговування:

Номер схвалення:

Посилання на номер аудиту(ів):

Для цієї організації рекомендовано наступний перелік робіт схвалення за PART-145:

Або цим рекомендовано продовжити схвалення переліку робіт за PART-145, що зазначено в схваленні (сертифікаті)

Прізвище інспектора Державіаслужби:

Підпис інспектора Державіаслужби :

Структурний підрозділ:

Дата рекомендації:

Форму 6 переглянуто (перевірено):

Дата:

КЛАС CLASS	РЕЙТИНГ RATING	ОБМЕЖЕННЯ LIMITATION	БАЗОВЕ TO BASE	ЛІНІЙНЕ TO LINE
ПОВІТРЯНЕ СУДНО AIRCRAFT	A1 Літаки більш як 5700 кг A1 Aeroplanes above 5700 Kg	[Зазначити виробника літака або групу, або серію, або тип та/або роботу(и) з технічного обслуговування] [State aeroplane manufacturer or group or series or type and/or the maintenance task(s)]	ТАК/НІ (* (YES/N O)	ТАК/НІ (* (YES/NO)
	A2 Літаки 5700 кг і менше A2 Aeroplanes 5700 Kg and below	[Зазначити виробника літака або групу, або серію, або тип та/або роботу(и) з технічного обслуговування] [State aeroplane manufacturer or group or series or type and/or the maintenance task(s)]	ТАК/НІ (* (YES/N O)	ТАК/НІ (* (YES/NO)
	A3 Гелікоптери A3 Helicopters	[Зазначити виробника гелікоптера або групу, або серію, або тип та/або роботу(и) з технічного обслуговування] [State helicopter manufacturer or group or series or type and/or the maintenance task(s)]	ТАК/НІ (* (YES/N O)	ТАК/НІ (* (YES/NO)
	A4 Інші повітряні судна, окрім тих, що належать до рейтингів A1, A2 та A3 A4 Aircraft other than A1, A2 or A3	[Зазначити серію або тип повітряного судна та/або роботу(и) з технічного обслуговування] [State aircraft series or type and/or the maintenance task(s)]	ТАК/НІ (* (YES/N O)	ТАК/НІ (* (YES/NO)
ДВИГУНИ ENGINES	B1 Газотурбінні B1 Turbine	[Зазначити виробника двигуна або групу, або серію, або тип та/або роботу(и) з технічного обслуговування] [State engine manufacturer or group or series or type and/or the maintenance task(s)]		
	B2 Поршневі B2 Piston			
	B3 ДСУ B3 APU			
ІНШІ КОМПОНЕНТ И, КРІМ ЦІЛИХ ДВИГУНІВ АБО ДСУ COMPONENT S OTHER THAN COMPLETE ENGINES OR APUs	C1 Кондиціонування і герметизація C1 Air Cond & Press	[Зазначити тип повітряного судна або виробника повітряного судна або компоненту або конкретний компонент та/або посилання на перелік можливостей у керівництві та/або роботу(и) з технічного обслуговування] [State aircraft type or aircraft manufacturer or component manufacturer or the particular component and/or cross refer to a capability list in the exposition and/or the maintenance task(s)]		
	C2 Автопілот C2 Auto Flight			
	C3 Апаратура зв'язку і навігаційне обладнання C3 Comms and Nav			
	C4 Двері і люки C4 Doors – Hatches			
	C5 Джерела електроживлення та вогні C5 Electrical Power & Lights			
	C6 Обладнання C6 Equipment			
	C7 Двигун-ДСУ C7 Engine – APU			
	C8 Органи управління польотом C8 Flight Controls			
	C9 Паливо C9 Fuel			
	C10 Гелікоптер – гвинти носії C10 Helicopter – Rotors			

	C11 Гелікоптер-трансмсія C11 Helicopter –Trans	
	C12 Гідравліка C12 Hydraulic Power	
	C13 Система індикації-запису C13 Indicating-recording system	
	C14 Шасі C14 Landing Gear	
	C15 Кисень C15 Oxygen	
	C16 Повітряні гвинти C16 Propellers	
	C17 Пневмосистема C17 Pneumatic & Vacuum	
	C18 Захист від обмерзання/дощу/вогню C18 Protection ice/rain/fire	
	C19 Люмінатори та вікна C19 Windows	
	C20 Конструктивні елементи C20 Structural	
	C21 Водяний баласт C21 Water ballast	
	C22 Збільшення тяги C22 Propulsion Augmentation	
СПЕЦІАЛІЗОВАНІ ПОСЛУГИ SPECIALISED SERVICES	D1 Неруйнівні методи контролю D1 Non Destructive Testing	[Зазначити конкретні методи неруйнівного контролю] [State particular NDT method(s)]

* видалити зайве / delete as applicable

Додаток IV до АМС 145.А.30 (е) та 145.В.10 (з)

Навчання за темою "Безпека паливних баків"

Цей додаток містить загальні інструкції для забезпечення навчання щодо проблем безпеки паливних баків.

А) Застосовність:

- Великі літаки, що визначені в Рішенні 2003/11/RM Виконавчого директора Агенції (CS-25) та сертифіковані після 01 січня 1958 року з максимальною сертифікованою для типу кількістю пасажирів 30 або більше, або з максимальним сертифікованим корисним навантаженням 7500 фунтів (3402 кг) або більше, та

- Великі літаки, що визначені в Рішенні 2003/11/RM Виконавчого директора Агенції (CS-25), сертифікаційний базис яких містить поправку № 1 CS-25 або більш пізню.

В) Задіяні організації

- схвалені за Part-145 організації з ТО, які беруть участь в ТО літаків, що визначені у параграфі А), та компоненти паливної системи, що встановлені на таких літаках, якщо дані для ТО залежать від CDCCL.

- Компетентні органи, які здійснюють нагляд згідно з 145.В.30 за організаціями з ТО, схваленими за Part-145, що визначені у параграфі В).

С) Особи задіяних організацій, які мають пройти підготовку:

Фаза 1 (тільки):

- Група осіб, які репрезентують структуру управління організації з ТО, менеджер системи якості та персонал, який здійснює моніторинг системи якості організації.

- Персонал компетентних органів, що здійснює нагляд, відповідно до 145.B.30, за організаціями з ТО, схваленими за Part-145, що визначені у параграфі В).

Фаза 1 + Фаза 2 + Підтримання кваліфікації:

- Персонал організації з ТО, схваленої за Part-145, необхідний для здійснення планування, виконання, контролю, інспектування та засвідчення ТО ПС і компонентів паливної системи, які вказані в параграфі А).

Д) Загальні рекомендації до навчальних курсівФаза 1 – Інформованість

Навчання потрібно здійснювати перед тим, як особа почне працювати без нагляду, але не пізніше ніж за 6 місяців після початку її роботи в організації. Особи, які вже відвідали ознайомлювальний курс за Рівнем 1 згідно з Додатком IV до рішення 2007/002/R виконавчого директора (ED), вже перебувають у відповідності до Фази 1.

Тип: Повинен бути ознайомлювальний курс з головними елементами теми. Це, можливо, матиме вигляд учбового бюлетеня, або самостійної підготовки або інформаційної сесії. Підпис викладача необхідний для підтвердження, що особа пройшла курс навчання.

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

Мета:

Стажист повинен, після завершення навчання:

1. Бути ознайомленим з основними елементами проблеми безпеки паливних баків.
2. Бути спроможним зробити простий опис історії питання та елементів, які вимагають розгляду проблем безпеки, використовуючи звичайні слова і надаючи приклади невідповідностей.
3. Бути спроможним використовувати типові терміни.

Зміст: Курс має включати:

- короткі пояснення та демонстрацію прикладів нещасних випадків або інцидентів, пов'язаних з безпекою паливних баків (FTS),
- опис поняття безпеки паливних баків та CDCCL,
- деякі приклади документів виробників, що демонструють елементи CDCCL,
- типові приклади дефектів, пов'язаних з безпекою паливних баків,
- деякі приклади ремонтної інформації утримувачів сертифіката типу,
- деякі приклади інструкцій з ТО для інспектування.

Фаза 2 – Поглиблене вивчення

Компетентні органи можуть надати організаціям гнучкий за тривалістю проміжок часу для розробки необхідних курсів і проведення навчання персоналу, зважаючи на учбові схеми/засоби/ методи організації. Цей гнучкий період не повинен виходити за межі 31 грудня 2010 року.

Особи, які вже відвідали курс поглибленого вивчення за Рівнем 2 згідно з Додатком IV до рішення 2007/002/R виконавчого директора (ED) в організації з ТО, схвалений за Part-145, або в навчальній організації, схвалений за Part-147, вже перебувають у відповідності до Фази 2, за винятком підвищення кваліфікації.

Персонал повинен пройти підготовку за Фазою 2 до 31 грудня 2010 року або в межах 12 місяців після початку роботи в організації, залежно від того, що відбудеться пізніше.

Тип: Повинен бути більш глибокий внутрішній або зовнішній курс навчання. Він не повинен набувати форми учбового бюлетеня, або іншого виду самостійного навчання. Наприкінці курсу навчання повинен бути проведений екзамен у вигляді тестів з декількома варіантами відповіді, причому та позитивний результат повинен бути не нижче 75 відсотків.

Рівень: Це має бути детальний курс з теоретичними та практичними елементами теми.

Навчання може проводитись або:

- у відповідних приміщеннях, що містять зразки компонентів, систем та частин, що стосуються проблеми безпеки паливних баків. Рекомендується використовувати фільми, малюнки та практичні приклади FTS-проблеми, або

- у формі дистанційного навчання (навчання з використанням електронної пошти або навчання за комп'ютерною програмою), що може включати відеоматеріали, якщо ці матеріали відповідають цілям і змісту, що викладені нижче.

Навчання з використанням електронної пошти або комп'ютерної програми повинно відповідати наступним критеріям:

Безперервний процес оцінювання повинен гарантувати ефективність навчання і його доцільність;

На проміжних етапах навчання повинні бути запропоновані деякі питання, щоб гарантувати, що стажист може перейти до наступного кроку;

Повинні бути записи про зміст і результати екзаменів;

Повинен бути доступ до інструктора, безпосередній або дистанційний, в разі необхідності надання допомоги.

Прийнятна тривалість Фази 2 складає 8 годин.

Коли навчальний курс проводиться в аудиторії/класі, викладач має бути добре обізнаний з інформацією щодо мети навчання та керівних документів. Для такого ознайомлення викладач повинен бути присутнім особисто на подібному навчальному курсі, який проводиться в аудиторії, та прочитати додатково лекцію за подібною тематикою.

Мета:

Слухач має після завершення навчання:

- мати знання щодо історії подій, пов'язаних з безпекою паливних баків, а також теоретичних та практичних елементів предмету, мати загальне уявлення про правила FAA (США), що відомі під назвою SFAR (Special FAR) 88 FAA, та про тимчасовий керівний лист JAA TGL 47, бути спроможним надати детальний опис концепції повідомлень ALI (Airworthiness Limitation Items), що стосуються системи паливних баків (включаючи CDCCL – Контрольовані обмеження критичної конфігурації конструкції), використовуючи теоретичні знання та специфічні приклади;

- бути спроможним комбінувати та застосовувати окремі елементи знань в логічній та вичерпній формі;

- мати знання про те, як вищевказані елементи впливають на ПС;

- бути спроможним визначити компоненти або частини ПС, що пов'язані з FTS-проблемою, використовуючи документацію виробника,

- бути спроможним спланувати роботу або застосувати сервісний бюлетень та директиву льотної придатності.

Зміст: Дотримання керівних документів, що наведені в параграфі Е).

Навчання для підтримання кваліфікації

Організація повинна гарантувати, що навчання для підтримання кваліфікації необхідно проводити кожні два роки. План програми навчання, на який є посилання у п. 3.4 Керівництва організації з ТО (МОЕ) повинен включати додаткову програму навчання для підтримання кваліфікації.

Навчання для підтримання кваліфікації може бути об'єднано з навчанням за Фазою 2 в аудиторії або дистанційно.

Навчання для підтримання кваліфікації потрібно проводити в разі видання нових інструкцій, що пов'язані з матеріалом, інструментом, документацією виробника або директивами компетентного органу.

Е) Керівні принципи розробки змісту курсів підготовки за Фазою 2.

Необхідно керуватися наступними принципами при розробці програми навчання за Фазою 2:

- а) розуміння походження і поняття безпеки паливних баків,

- б) яким чином механіки можуть усвідомити, розтлумачити та опрацювати вдосконалення інструкції щодо підтримання льотної придатності, які були розроблені або розробляються і стосуються проведення ТО систем паливних баків,

- с) усвідомлення будь-яких ризиків, особливо під час роботи з паливною системою, та коли встановлено систему зниження займистості (Flammability Reduction System), що використовує азот.

Вищезазначені параграфи а), б) та с) повинні бути введені в програму навчання при розгляді наступних питань:

- і) Теоретичне обґрунтування ризику, пов'язаного з безпекою паливних баків: вибухи сумішей палива і повітря, поведінка цих сумішей в авіації, вплив температури та тиску, енергія, що потрібна для займання тощо, “трикутник запалювання” – пояснити 2 концепції запобігання вибухам:

- (1) запобігання джерелу займання і

- (2) зниження займистості.

ii) Визначні нещасні випадки, пов'язані з системою паливних баків, дослідження нещасних випадків та зроблені висновки.

iii) SFAR 88 FAA та Тимчасова політика JAA – документ 'INT POL 25/12': програми запобігання займанню, ініціативи та мета визначення небезпечних умов, їх усунення та систематичне удосконалення ТО паливних баків.

iv) Коротке пояснення понять, що використовуються: результати SFAR 88 FAA та JAA INT/POL 25/12: модифікації, заходи щодо обмеження льотної придатності та CDCCL.

v) Джерела доречної інформації, а також, яким чином слід використовувати та інтерпретувати цю інформацію в інструкціях щодо підтримання льотної придатності (Керівництва з ТО ПС, Керівництва з ТО компонентів, сервісні бюлетені...).

vi) Безпека паливних баків під час проведення ТО: процедури входу в паливний бак та виходу з нього, чисте середовище в робочій зоні, що мається на увазі під контролем конфігурації, відокремлення дротів, що з'єднують компоненти тощо.

vii) Системи зниження займистості (FRS), якщо встановлені: причина їх застосування, їх ефекти, ризики проведення ТО FRS-систем, що використовують азот, безпечні запобіжні засоби під час проведення ТО/робіт з FRS-системами.

viii) Ведення записів при проведенні ТО, засоби реєстрації та результати інспектувань.

Навчання може передбачати достатню кількість прикладів дефектів та відповідних ремонтів, проведення яких вимагають дані для ТО утримувачів сертифіката типу або додаткового сертифікату типу.

F) Схвалення навчання

Для організацій з ТО, схвалених за Part-145, схвалення програми первинної підготовки та програми підтримання кваліфікації, а також змісту екзаменаційної перевірки може бути забезпечено внесенням зміни до МОЕ. Внесення необхідних змін до МОЕ згідно з сутністю такого рішення має бути зроблено протягом часу, встановленого компетентним органом.