

**Зміни до Методичних рекомендацій
щодо прийнятних методів встановлення відповідності та керівний
матеріал (AMC&GM)
до Правил з підтримання льотної придатності (Part-M)**

1. Главу II Прийнятних методів встановлення відповідності та керівний матеріал (AMC&GM) до Правил з підтримання льотної придатності (Part-M), затверджених наказом Державної служби України від 29.12.2012 №880 (далі - AMC&GM), доповнити новим підпунктом такого змісту:

«1.10. Рішення Decision 2013-005-R від 21.03.2013»

2. Пункт AMC M.V.303 (b), замінити пунктом AMC1 M.V.303(b), такого змісту:

«AMC1 M.V.303(b) Моніторинг підтримання льотної придатності ПС (*)

ОБСЯГ ІНСПЕКЦІЇ

1. Компетентний орган має проводити вибіркові інспекції екземплярів ПС в своєму реєстрі для визначення наступного:

(a) стан ПС, що перевіряється залишається у відповідності до прийнятного стандарту, що не впливає на дію Сертифікату льотної придатності/Сертифікату перегляду льотної придатності,

(b) ефективність управління льотною придатністю ПС експлуатантом/власником,

(c) сертифікати та ліцензії видані організаціям та фізичним особам є застосовними на постійній основі для підтримання відповідного стандарту.

Фізична інспекція ПС має проводитись під час кожної інспекції АСАМ (інспекція на пероні або детальна інспекція).

2. Вибіркові інспекції екземпляру ПС включають:

(а) Детальна інспекція проводиться під час базового ТО, що в повному обсязі охоплює вибрані аспекти льотної придатності ПС,

(б) Інспекція на пероні проводиться під час експлуатації ПС для моніторингу наявного стану льотної придатності ПС.

3. При проведенні інспекції на пероні інспектор має зробити все можливе, щоб запобігти необґрунтовану затримку ПС, що інспектується.»

3. Новий пункт АМС2 додається до пункту М.В.303(b) Правил, та замінює пункт АМС М.В.303(d), який необхідно видалити.

«АМС2 М.В.303(b) Моніторинг підтримання льотної придатності ПС

ДЕТАЛЬНА ІНСПЕКЦІЯ

1. Детальна інспекція АСАМ це вибіркова інспекція ключових елементів ризику (КРЕ), яка має проводитися під час планового/базового ТО. Доповнення III до GM 1 до М.В.303(b) надає роз'яснення щодо КРЕ, які можуть бути використані для планування та аналізу інспекцій.

2. Інспекція має бути детальною перевіркою вибраних елементів чи систем.

3. Записи щодо виконаної інспекції АСАМ мають зазначати перевірені КРЕ.»

4. Новий АМС додається до пункту М.В.303(b):

«АМС3 М.В.303(b) Моніторинг підтримання льотної придатності ПС*

КЛЮЧОВІ ЕЛЕМЕНТИ РИЗИКУ

1. Наступні KRE мають використовуватися для моніторингу підтримання льотної придатності ПС:

- (a) Типова конструкція та зміни до типової конструкції
- (b) Обмеження льотної придатності
- (c) Директиви льотної придатності
- (d) Документація ПС
- (e) Керівництво з льотної експлуатації
- (f) Зважування та центрування
- (g) Надписи та таблички
- (h) Експлуатаційні вимоги
- (i) Управління дефектами
- (j) Програма ТО ПС
- (k) Контроль компонентів
- (l) Ремонти
- (m) Записи

2. Ці KRE та їх детальні компоненти мають бути адаптовані до складності типу ПС, що інспектується, використовуючи тільки ті пункти, що застосовні та відповідні до конкретного типу ПС.»

5. Новий GM додається до пункту M.V.303(b):

«GM1 M.V.303(b) Моніторинг підтримання льотної придатності ПС*

КЛЮЧОВІ ЕЛЕМЕНТИ РИЗИКУ

KRE визначають обсяг підтримання льотної придатності. Перелік KRE має надавати основу для планування та контролю програми інспекцій ACAM. Це забезпечить охоплення програмою всіх аспектів підтримання льотної придатності. Хоча не вимагається охоплювати всі KRE протягом однієї інспекції, але програма інспекцій ACAM має забезпечувати перевірку всіх елементів, тобто, не допускати щоб певний KRE ніколи не інспектувався.

* Дивитися Додатки до Part-M – Додаток III до GM 1 M.V. 303(b)»

6. Додаток III до АМС М.В.303(d) змінюється на Додаток III до GM1 M.V.303(b)' та замінюється наступним документом:

Додаток III до GM1 M.B.303(b) 'КЛЮЧОВІ ЕЛЕМЕНТИ РИЗИКУ'

	Назва	Опис
A. КОНФІГУРАЦІЯ ПС		
A.1	Типова конструкція та зміни до типової конструкції	Типова конструкція - це частина погодженої конфігурації виробу, як це зазначено в переліку даних сертифіката типу, єдиного для всіх виробів цього типу. Всі зміни до типової конструкції мають бути схвалені, а для виконаних, мають бути відповідні записи з посиланнями на схвалення, за виключенням змін, що містяться в сертифікаційних специфікаціях, зазначених в статтях 21A.90B або 21A.431B Part-21.
A.2	Обмеження льотної придатності	Обмеження льотної придатності - це межа, за якою ПС або його компонент не повинні експлуатуватися, доки не будуть виконані відповідні інструкції щодо обмеження льотної придатності.
A.3	Директиви льотної придатності	Директива льотної придатності - це документ, виданий або прийнятий Агентством, який передбачає виконання дій на ПС для відновлення прийнятного рівня безпеки, коли є підтвердження того, що рівень безпеки цього ПС може бути досягнутий таким чином (Part 21A.3B).
B. ЕКСПЛУАТАЦІЯ ПС		
B.1	Документи ПС	Сертифікати та документи ПС, необхідні для експлуатації.
B.2	Керівництво з льотної експлуатації	Керівництво, пов'язане з сертифікатом льотної придатності, що включає експлуатаційні обмеження, з якими ПС вважається льотнопридатним та містить інструкції та інформацію, необхідну для членів льотного екіпажу для безпечної експлуатації ПС.
B.3	Зважування та центрування	Дані щодо зважування та центрування необхідні для засвідчення того, що ПС придатне до експлуатації в межах погодженої конфігурації.

В.4	Надписи та таблички	Надписи та таблички визначаються у типовій конструкції екземпляру ПС. Деяка інформація може міститися в Переліку даних сертифіката типу, додатковому сертифікаті типу, керівництві виконання польотів, керівництві з технічного обслуговування, ілюстрованому каталозі частин та інше.
В.5	Експлуатаційні вимоги	Вимоги щодо встановленого обладнання для виконання спеціальних видів експлуатації.
В.6	Управління дефектами	Управління дефектами вимагає систему за допомогою якої інформація про відмови, неспрацювання, дефекти та інші події, що призвели або можуть призвести до шкідливого впливу на льотну придатність повітряного судна фіксуються. Система має бути належним чином задокументована.
С. ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА		
С.1	Програма технічного обслуговування ПС	Документ, що описує або включає посилання на спеціальні планові завдання з технічного обслуговування та частоту їх виконання, пов'язані процедури з технічного обслуговування та стандартні практики технічного обслуговування, необхідні для безпечної експлуатації того повітряного судна, якого вони стосуються.
С.2	Контроль компонентів	Контроль компонентів має враховувати два підходи відносно ТО компонентів: - технічне обслуговування, для якого відповідність є обов'язковою. - технічне обслуговування, для якого відповідність є рекомендованою.

С.3	Ремонти	<p>Всі ремонти та не відремонтовані пошкодження/старіючі конструкції повинні відповідати інструкціям відповідних керівництв з технічного обслуговування (наприклад, SRM, АММ, СММ). За виключенням ремонтів, що містяться в сертифікаційних специфікаціях, зазначених в статтях 21.A.90В або 21A.431В Part 21, всі ремонти, не зазначені у відповідних керівництвах з технічного обслуговування мають бути належним чином схвалені та записані з відповідним зазначенням схвалення.</p> <p>Це включає будь-яке пошкодження або ремонт на повітряному судні/двигуні(ах)/пропелері(ах) та їх компонентах.</p>
С.4	Записи	<p>Записи з підтримання льотної придатності визначені у статтях М.А.305 та М.А.306 та відповідних АМС.</p>

A.1	Типова конструкція та зміни до типової конструкції	Типова конструкція - це частина погодженої конфігурації виробу, як це зазначено в переліку даних сертифіката типу, єдиного для всіх виробів цього типу. Всі зміни до типової конструкції мають бути схвалені, а для виконаних, мають бути відповідні записи з посиланнями на схвалення, за виключенням змін, що містяться в сертифікаційних специфікаціях, зазначених в статтях 21A.90B або 21A.431B Part-21.
Допоміжна інформація		Типові пункти для інспектування
<p>Типова конструкція складається з:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. креслень та специфікацій, переліку таких креслень та специфікацій, необхідних для визначення конфігурації та проектних зображень виробу (тобто, повітряне судно, його компоненти і таке інше), що демонструють відповідність з застосовним сертифікаційним базисом та вимогами щодо захисту навколишнього середовища; 2. інформації про матеріали та процеси та методи виготовлення та збирання виробів, необхідні для засвідчення відповідності виробу; 3. схваленого розділу щодо обмежень льотної придатності (ALS) інструкцій з підтримання льотної придатності (ICA); та 4. будь-яких інших даних, необхідних для визначення, шляхом порівняння, льотної придатності, характеристик шуму, витрати палива та викидів вихлопних газів (якщо застосовно) більш нових виробів того самого типу <p>Індивідуальна конструкція повітряного судна розроблена на підставі типової конструкції, доповненої змінами до типової конструкції (тобто модифікаціями), здійсненими на зазначеному повітряному судні. Залежно від держави розробника виробу, існують і повинні враховуватися двосторонні угоди та/або рішення Агентства про прийняття недоліків сертифікації.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Використайте крайній перелік даних сертифіката типу (фюзеляж, двигун, гвинт, якщо застосовно) та перевірте, що ПС відповідає типовій конструкції (правильність встановлення двигунів, конфігурація крісел і т.ін.). 2. Перевірте, що зміни були схвалені належним чином (використовуються схвалені дані та прямий доступ до схвалених даних). 3. Перевірте ненавмисні відхилення від схваленої типової конструкції, що час від часу з'являється, як відхилення, розбіжність або невідповідність, Технічна адаптація, Технічні відхилення і т.ін. 4. Перевірте конфігурацію кабіни (LOPA). 5. Перевірте виконання STC, і якщо будь-які обмеження льотної придатності (ALS)/FM/MEL/WBM та необхідність, схвалення та відповідність ревізіям до них. <ol style="list-style-type: none"> a. Відповідність екземпляру ПС (за серійним номером) b. Відповідність двигунів c. Відповідність ДСУ d. Максимальна сертифікована вага e. Конфігурація крісел f. Виходи 6. Перевірте, що індивідуальна конструкція/конфігурація ПС належним чином задокументована та має відповідати документації.

Посилання на документацію: EASA

- EASA Part 21.A.31
- EASA Part 21.A.41
- EASA Part 21.A.61
- EASA Part 21.A.90A
- EASA Part 21 A.90B
- EASA Part M.A.304
- EASA Part M.A. 305
- EASA Part M.A. 401

A.2	Обмеження льотної придатності	Обмеження льотної придатності - це межа, за якою ПС або його компонент не повинні експлуатуватися, доки не будуть виконані відповідні інструкції щодо обмеження льотної придатності.
Допоміжна інформація		Типові пункти інспекції
<p>Обмеження льотної придатності пов'язані виключно з інструкціями, виконання яких є обов'язковим, як частина типової конструкції. Вони застосовуються до деяких планових чи позапланових інструкцій, які були розроблені для запобігання та/або встановлення найбільш серйозних відмов.</p> <p>Вони переважно застосовуються до технічного обслуговування (обов'язкових модифікацій, замін, інспекцій, перевірок, т. ін.), але також можуть застосовуватись до контролю конфігурації критично важливої конструкції (наприклад, Обмеження контролю конфігурації критично важливої конструкції (CDCCL) для безпеки паливних баків).</p>		<p>1.Перевірте, що Програма ТО ПС відображує обмеження льотної придатності та пов'язані інструкції (стандартні або альтернативні) видані відповідними утримувачами сертифікатів типу та схвалені компетентними органами.</p> <p>2.Перевірте, що ПС та його компоненти відповідають схваленій програмі ТО.</p> <p>3.Перевірити поточний статус компонентів з обмеженим ресурсом. Поточний статус компонентів з обмеженим ресурсом має підтримуватися протягом часу експлуатації компонентів.</p> <p>Типові пункти обмеженої льотної придатності:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Безпечне напрацювання компонентів з обмеженим ресурсом; - Зносостійкість компонентів з обмеженим ресурсом / Структура, включаючи старіючі структурні елементи ПС; - Сертифікаційні вимоги до технічного обслуговування (CMR), - Технічне обслуговування старіючих систем (ASM), включаючи обмеження з льотної придатності системи з'єднання електричними проводами (EWIS); - Попередження запалювання у паливних баках (FTIP)/Заходи зі зменшення займистості (FRM), - CDCCL, перевірка дротів якщо будь-яке ТО здійснюється у тій самій зоні – відокремлення дротів; - Інспекції старіючого парку ПС передбачені Розділом обмежень з льотної придатності (ALS) або директивами льотної придатності, включених до програми ТО.

Посилання на документацію: EASA

- EASA Part 21A.31
- EASA Part 21A.61
- EASA CS 22.1529
- EASA CS 23.1529, Додаток G, абз. G25.4
- EASA CS 25.1529, Додаток H, абз. H25.4
- EASA CS 27.1529, Додаток A, абз. A27.4
- EASA CS 29.1529, Додаток A, абз. A29.4
- EASA CS 31HB.82
- EASA CS-APU 30
- EASA CS-E 25
- EASA CS-P 40
- EASA CS VLR.1529, Додаток A, абз. A.VLR.4
- EASA Part M.A.302
- EASA Part M.A. 305
- EASA Part M.A. 710 (a)(7)

A.3	Директиви льотної придатності	Директива льотної придатності - це документ, виданий або прийнятий Агентством, який передбачає виконання дій на ПС для відновлення прийнятного рівня безпеки, коли є підтвердження того, що рівень безпеки цього ПС може бути досягнутий таким чином (Part 21A.3B).
Допоміжна інформація		Типові пункти інспекції
<p>Будь-яка директива льотної придатності, видана державою розробника, для ПС, що імпортується з третьої країни, або для двигуна, гвинта, компонента або приладу, що імпортується з третьої країни, та встановленого на ПС, що зареєстрований в державі-члені, має застосовуватися до тих пір, доки Агентство не видасть інше рішення до дати вступу в силу директиви льотної придатності.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Перевірити чи всі директиви льотної придатності застосовні до планеру, двигуна(ів), гвинта(ів) та обладнання були враховані у статусі директив, включаючи їх ревізії. 2. Перевірити записи щодо застосовності директив льотної придатності (включаючи AD, що неправильно внесені як такі, що не застосовуються). 3. Вибірково перевірити в поточному статусі директив льотної придатності, що застосовні директиви льотної придатності виконувалися чи заплановані до виконання відповідно до вимог цих директив з льотної придатності, доки інше не визначено Агентством (Альтернативний метод виконання - АМОС). 4. Перевірити, що застосовні директиви льотної придатності, що мають відношення до планового ТО, внесені до програми ТО ПС. 5. Перевірити, що карти-наряди відповідно відображують вимоги директив льотної придатності або посилаються на процедури та стандартні практики, на які є посилання в директивах льотної придатності. 6. Вибірково перевірити під час фізичного огляду деякі директиви льотної придатності, виконання яких може бути фізично перевірено.

Посилання на документацію: EASA

- EASA Part 21.A.3B
- EASA Part 21.B.60
- EASA Part 21.B.326
- EASA Part 21.B.327
- EASA Part M.A.201 & AMC M.A.201(h) & 4
- EASA Part M.A.303
- EASA Part M.A. 305 § (d) & (h)
- EASA Part M.A.401 § (a) & (b)
- EASA Part M.A. 501 § (b)
- EASA Part M.A. 503 § (a)
- EASA Part M.A. 504 § (a) 2
- EASA Part M.A. 504 & AMC M.A.504(c) & 1 (f)
- EASA Part M.A. 613 & AMC M.A.613(a) § 2.4.3, 2.5.2, 2.6.1(h) & 2.8(b)
- EASA Part M.A. 708 § (b)8
- EASA Part M.A. 709 (a)
- EASA Part M.A. 710 § (a)5
- EASA Part M.A. 801 & AMC M.A.801(h)

В.1	Документи повітряного судна	Сертифікати та документи ПС, необхідні для експлуатації.
Допоміжна інформація		Типові пункти інспекції
<p>Сертифікати ПС та документи, необхідні для експлуатації можуть включати, але не обмежуються наступними:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Сертифікат реєстрації; - Сертифікат льотної придатності; - Сертифікат по шумам; - Сертифікат передачі повітряного судна до експлуатації; - Технічний бортовий журнал, за необхідності; - Сертифікат перегляду льотної придатності; - та інше. 		<ol style="list-style-type: none"> 1. Перевірити наявність на борту всіх сертифікатів та документів застосовних до ПС та необхідних для експлуатації (або копії, якщо застосовно). 2. Перевірити зміни сертифікату льотної придатності/розпізнавальні знаки ПС. 3. Перевірити, що сертифікат по шумам відповідає конфігурації ПС 4. Перевірити Дозвіл на виконання польотів та умови польоту, коли необхідно 5. Перевірити наявність відповідного сертифіката передачі до експлуатації;
Посилання на документацію: EASA		<ul style="list-style-type: none"> - EASA Part 21 Subpart H - 21.A.175 - 21.A.177 - 21.A.182 - Part 21 Subpart I - Part 21 Subpart P - EASA Part 21 Subpart Q - 21.A.801 - 21.A.807 - EASA Part M.A. 201 (a)(2) - EASA Part M.A. 801

В.2	Керівництво з льотної експлуатації	Керівництво, пов'язане з сертифікатом льотної придатності, що включає експлуатаційні обмеження, з якими ПС вважається льотнопридатним та містить інструкції та інформацію, необхідну для членів льотного екіпажу для безпечної експлуатації ПС.
Допоміжна інформація		Типові пункти інспекції
<p>Керівництво з льотної експлуатації має відображати поточний статус/конфігурацію ПС. Коли воно не відповідає, воно може надати членам льотного екіпажу недостовірну інформацію. Це може призвести до помилок та/або відхилень від обмежень, які разом створять серйозні помилки.</p>		<p>1. Перевірити відповідність останнього видання Керівництво з льотної експлуатації (AFM) конфігурації ПС, включаючи статус модифікацій (AD, SB, STC і т. ін.)</p> <p>2. Перевірити:</p> <ul style="list-style-type: none"> - схвалення AFM, контроль ревізій, Додатки до AFM; - вплив модифікацій на шуми та вагу і центрування; - додаткові керівництва, що вимагаються (QRH/FCOM/OM-B і таке інше); - обмеження AFM.
Посилання на документацію: EASA		<ul style="list-style-type: none"> - EASA Part 21.A.174 (b),2(iii), (b), 3(ii) - EASA Part 21.A.204(b) 1(ii), (b)2(i) - EASA Part M.A. 305, AMC M.A. 305 (d) - EASA Part M.A. 710(a), 2 - EASA Part M.A. 710(c), 2 - EASA AMC M.A. 710(a), 1 - EASA AMC M.A.901(b), (g) - EASA AMC M.A.902(b), 3 - EASA AMC M.A.904(a), 2(c) та (k) - EASA AMC M.A.904(b), (c)

В.3	Зважування та центрування	Дані щодо зважування та центрування необхідні для засвідчення того, що ПС придатне до експлуатації в межах погодженої конфігурації.
Допоміжна інформація		Типові пункти інспекції
Звіт про зважування та центрування повинен відображати фактичну конфігурацію ПС. Коли це не так, ПС буде експлуатуватися виходячи за межі сертифікованого експлуатаційного діапазону.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Перевірити чи є дійсним звіт про зважування та центрування, враховуючи поточну конфігурацію; 2. Переконатися, що модифікації та ремонти враховані у звіті. 3. Перевірити, що статус обладнання записаний у звіті про зважування та центрування. 4. Порівняти поточний звіт про зважування та центрування з попереднім звітом на відповідність.
Посилання на документацію: EASA		<ul style="list-style-type: none"> - EASA Part M.A.305(d)5 - EASA Part M.A.708(b)(10) - EASA Part M.A.710(a)(9), AMC M.A.710(1) - EASA Part-CAT:CAT.POL.MAB.100 та пов'язані AMC/GM

В.4	Надписи та таблички	Надписи та таблички визначаються у типовій конструкції екземпляру ПС. Деяка інформація може міститися в Переліку даних сертифіката типу, додатковому сертифікаті типу, керівництві виконання польотів, керівництві з технічного обслуговування, ілюстрованому каталозі частин та інше.
Допоміжна інформація		Типові пункти інспекції
<p>Надписи та таблички на приладах, обладнанні, елементах управління і т. ін. мають включати такі обмеження або інформацію, необхідні для звернення безпосередньої уваги екіпажем протягом польоту.</p> <p>Надписи та таблички або інструкції мають використовуватися для передачі значної інформації організації з наземного обслуговування для запобігання можливих помилок під час наземного обслуговування (наприклад буксировки, заправки), яка може залишитися непоміченою та загрожувати безпеці ПС під час наступних польотів.</p> <p>Надписи та таблички або інструкції мають використовуватися для передачі будь-якої значної інформації для запобігання тілесних ушкоджень пасажирів.</p> <p>Національні реєстраційні знаки мають бути встановлені. Вони включають реєстрацію, можливий прапор, вогнетривку реєстраційну табличку.</p> <p>Мають бути встановлені таблички з даними про виріб.</p> <p>Коли надписи та таблички відсутні або є таким, що не читаються, або встановлені неналежним чином, можуть трапитися помилки або пошкодження ПС та призвести до серйозних відмов.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Перевірити, що потрібні надписи та таблички встановлені на ПС, особливо надписи-інструкції на аварійних виходах та інформаційні знаки та табличок для пасажирів. 2. Перевірити, що всі встановлені таблички читаються. 3. Перевірити відповідність Керівництва з виконання польотів інструментам. (Зазвичай, застосовно до авіації загального призначення) 4. Перевірити реєстраційні надписи, включаючи вогнестійку табличку з назвою країни реєстрації. 5. Перевірити таблички з даними виробу. <p>Приклади надписів та табличок:</p> <ul style="list-style-type: none"> - засоби відкривання дверей, - вага кожного відділення/обмеження завантаження/таблички із зазначенням обмежень, - знаки з інформацією для пасажирів, включаючи знаки про заборону паління, - надписи про аварійні виходи, - сигналізація розгерметизації кабіни, - калібрувальні таблички, - таблички кабіни пілотів та надписи на приладах - дані інформації про кисневу систему - доступ до паливних баків із засобами зменшення займистості (CDCCL), - паливні надписи (паливні горловини, надписи паливних щупів), - ідентифікація EWIS, - надписи про обмеження при буксуванні, - позначення проти незаконного проникнення, - накачування пневматиків азотом, - RVSM + статичні позначення

Посилання на документацію: EASA

- EASA Part 21A.175
- EASA Part 21A.715
- EASA Part 21A.801
- EASA Part 21A.803
- EASA Part 21A.804
- EASA Part 21A.805
- EASA Part 21A.807
- відповідні CS для типу повітряного судна, що перевіряється
- EASA Part M.A.501
- EASA Part M.A.710(c)
- EASA AMC M.A.504(e)
- EASA AMC M.A.603(c)
- EASA AMC M.A.904(a)(2), абз. 2.f. та 2.k.

B.5	Експлуатаційні вимоги	Вимоги до виду експлуатації, мають виконуватися (наприклад, обладнання, документи, схвалення).
Допоміжна інформація		Типові пункти інспекції
<p>Це включає все обладнання, що вимагається застосовними експлуатаційними правилами, включаючи національні вимоги. У випадку відмов, це може призвести до небезпечної ситуації. Особливу увагу, під час цієї інспекції, необхідно звернути на аварійне обладнання.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Перевірити дозволи та схвалення, необхідні для виду експлуатації. 2. Перевірити наявність та справність обладнання, необхідного відповідно до експлуатаційних специфікацій. 3. Перевірити, що аварійне обладнання та засоби захисту доступні для застосування.
Посилання на документацію: EASA		<ul style="list-style-type: none"> - EASA Part M.A.201 (a)(2) - EASA Part 21 Підчастина I - EASA Part-CAT, Підчастина D «Інструменти, Дані та Обладнання»

В.6	Управління дефектами	Управління дефектами вимагає систему за допомогою якої інформація про відмови, неспрацювання, дефекти та інші події, що призвели або можуть призвести до шкідливого впливу на льотну придатність повітряного судна фіксуються. Система має бути належним чином задокументована.
Допоміжна інформація		Типові пункти інспекції
Ці KRE спрямована на перевірку ефективності управління дефектами, вони також повинні враховувати дефекти, виявлені під час фізичного огляду.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Перевірити, що відкладені дефекти були ідентифіковані, записані та виправлені відповідно до погоджених процедур та в межах погоджених часових обмеженнях. 2. Перевірити, що експлуатація поза межами опублікованих погоджених даних виконувалася лише на підставі Дозволу на виконання польотів або на підставі гнучких умов (стаття 14 Базового регламенту). Наприклад: <ol style="list-style-type: none"> a. технічний бортовий журнал та перелік відкладених дефектів, b. карти-наряди з ТО, c. звіт про ремонт двигуна, d. звіт про ремонт значних компонентів, e. робочі файли з ТО/ремонт/модифікацій після здійснення модифікацій або ремонтів, f. дані звітів про події, g. зв'язок між користувачем даних про ТО та автором даних про ТО у випадку неточних, неповних, сумнівних процедур та практики, 3. Перевірити, щоб наслідки відкладання були погоджені з експлуатаційними службами/екіпажем. 4. Перевірити, щоб дефекти були відкладені відповідно до погоджених даних (поточна ревізія MEL, CDL, програма з ТО ПС). 5. Перевірити фізичне місцезнаходження частин/серійних номерів із записами про місцезнаходження для встановлення не задокументованих заміन частин для усунення несправностей.

Посилання на документацію: EASA/EU	<ul style="list-style-type: none">- EASA Part M.A.301(2)- AMC M.A.301-2- EASA Part M.A.403- AMC M.A.710(a) Перегляд льотної придатності- EASA Part 145.A.60- EASA Part 145.A.45(c)- EASA Part 21 AMC 20-8- Директива ЄС 2003/42/ЄС про звітність щодо подій
------------------------------------	--

С.1	Програма технічного обслуговування ПС	Документ, що описує або включає посилання на спеціальні планові завдання з технічного обслуговування та частоту їх виконання, пов'язані процедури з технічного обслуговування та стандартні практики технічного обслуговування, необхідні для безпечної експлуатації того повітряного судна, якого вони стосуються.
Допоміжна інформація		Типові пункти інспекції
<p>Програма ТО ПС повинна включати заплановані завдання з ТО, пов'язані процедури та стандартну практику ТО. Вона також включає програму надійності, коли вимагається.</p> <p>Завдання, включені до програми ТО впливають з:</p> <ul style="list-style-type: none"> - завдань, виконання яких є <u>обов'язковим</u>: інструкції, зазначені в повторних директивах льотної придатності (AD), або розділі обмежень льотної придатності (ALS), які можуть включати сертифікаційні вимоги до ТО (CMR). ALS включені до інструкцій з підтримання льотної придатності (ICA) утримувача сертифіката типу; - завдань, виконання яких <u>рекомендоване</u>: додаткові інструкції, визначені в MRBR, документ з планування технічного обслуговування (MPD), сервісні бюлетені (SB) або будь-яка інша необов'язкова інформація з підтримання льотної придатності, видана утримувачем сертифіката типу; - додаткових чи альтернативних інструкцій, запропонованих власником або організацією з підтримання льотної придатності, схваленою відповідно до вимог статті М.А.302(d)(iii); <p>Програма ТО ПС повинна містити деталі, включаючи частоту всього ТО, яке має виконуватися, включаючи будь-які специфічні завдання, пов'язані з типом та специфікою експлуатації.</p>		<p>Перевірка змісту Програми ТО ПС:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Перевірити відображення в Програмі ТО ПС обов'язкових інструкцій з підтримання льотної придатності (ALI, CMR (останні ревізії). Вибіркова перевірка, що завдання впроваджені протягом погодженого часового інтервалу, і що жодне з завдань не було пропущене. 2. Перевірити як рекомендовані планові завдання з ТО (такі як інтервали ТВО (міжремонтний ресурс), рекомендовані в сервісних бюлетенях, сервісні листи і т. ін., останні ревізії) враховуються при оновленні Програми ТО ПС. Якщо застосовно, перевірити політику втілення модифікацій, як вимагається статтею М.А.301 пункт 7. 3. Перевірити належне відображення в Програмі ТО ПС завдань з ТО, визначених в повторюваних директивах льотної придатності. 4. Перевірити, що Програма ТО ПС належним чином відображає додаткові інструкції з підтримання льотної придатності, які з'являються у зв'язку із встановленим специфічним обладнанням або виконаними модифікаціями. 5. Перевірити, що Програма ТО ПС належним чином відображає додаткові інструкції з підтримання льотної придатності, які з'являються у зв'язку з проведеними ремонтами. 6. Якщо застосовно, перевірити, що Програма ТО ПС належним чином відображає додаткові завдання з ТО, які вимагаються спеціальними схваленнями (наприклад, RVSM, ETOPS, MNPS, B-RNAV). 7. Перевірити будь-які додаткові заплановані заходи з ТО, які вимагаються у зв'язку з використанням ПС та середовищем експлуатації. 8. Якщо застосовно, перевірити належне визначення завдань з ТО, що може виконувати пілот-власник та визначення пілота-власника (iv) або альтернативної процедури, передбаченої в статті АМС М.А.803 пункт 3.

	<p>9. Перевірити стан схваленень додаткових або альтернативних інструкцій (M.A.302 (d)(iii)).</p> <p>10. Перевірити наявність програми надійності та її застосовність за необхідності.</p> <p>Перевірка відповідності ПС Програмі ТО ПС:</p> <p>Перевірити, чи застосовна АМР, що є дійсною для повітряного судна, правильно схвалена та змінена.</p> <p>Перевірити, чи виконуються завдання в межах вказаних в АМР значень та джерела документації.</p> <p>Перевірка на прикладах, що ніяке завдання не було пропущене без виправдання, прийнятого компетентним органом (на час прийняття рішення).</p> <p>Перевірити звітування про проведене заплановане технічне обслуговування в систему записів.</p> <p>Проаналізувати ефективність АМР та надійність шляхом перевірки незапланованих завдань.</p>
Документи, на які є посилання: EASA	<ul style="list-style-type: none"> - EASA Part M.A.302 та його АМС - EASA Part M.A.708(b)(1), (2), (4) - EASA Part M.A.803 та його АМС

C.2	Контроль компонентів	Контроль компонентів має враховувати два підходи відносно ТО компонентів: - технічне обслуговування, для якого відповідність є обов'язковою. - технічне обслуговування, для якого відповідність є рекомендованою.
Допоміжна інформація		Типові пункти інспекції
<p>В залежності від кожного завдання технічного обслуговування, виконання є запланованим або позаплановим. Слід звертатися до KRC C.1 'Програма технічного обслуговування повітряного судна'.</p> <p>Компоненти, які підлягають запланованому технічному обслуговуванню:</p> <p>Компоненти з обмеженим ресурсом існують двох типів:</p> <ul style="list-style-type: none"> - компоненти, що мають сертифікований обмежений ресурс; - компоненти, що мають сервісний (експлуатаційний) обмежений ресурс. <p>Компоненти з сертифікованим обмеженим ресурсом повинні бути зняті з обслуговування, коли ресурс досягнуто, або перед тим, як їх експлуатаційні обмеження перевищені. Обмеження ресурсу на рівні компонентів (на відміну від рівня повітряного судна).</p> <p>Компоненти, що мають сервісний обмежений ресурс ('компоненти з контрольованим часом') включають наступне:</p> <ul style="list-style-type: none"> - компоненти, зняття та відновлення яких заплановане, незалежно від рівня їх відмово стійкості. Це стосується компонентів з обмеженим ресурсом (hard time comp): Вони підлягають періодичному технічному обслуговуванню, що стосується погіршень, які вважаються передбачуваними (вірогідність незмінності ремонтів знижується з часом): помилки трапляються частіше перед проведенням необхідного відновлення; - компоненти, у яких відмовостійкість може зменшуватися та опускатися нижче визначеного рівня: для встановлення потенційних відмов призначаються інспекції. Це стосується компонентів «за-станом»: вони мають таку назву через те, що компоненти, які перевіряються, використовуються в роботі (технічне обслуговування не здійснюється) за умови, що вони продовжують відповідати визначеним стандартам виконання. 		<p>Перевірити, що обов'язкові завдання з технічного обслуговування визначені та виконуються окремо від рекомендацій.</p> <p>Вибірково перевірити встановлені компоненти (PN та SN) у порівнянні із записам повітряного судна:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Встановлення правильного номера партії та номера серії. b. Наявність правильних авторизованих документів про випуск. <p>3. Перевірити поточний стан компонентів з контрольованим ресурсом, з належним урахуванням відкладених пунктів. Вони повинні визначити:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Пошкоджені компоненти (партійні номери та серійні номери). b. Компоненти, що підлягають повторним завданням: опис та посилання на завдання, межа/інтервал, данні про останнє виконання (дата, загальні напрацювання компонента в годинах, циклах, посадках, календарний час, якщо необхідно) та наступна запланована дата виконання. c. Для компонентів, що підлягають незапланованим завданням: опис завдання та посилання, дані про виконання (дата, загальні напрацювання компонента в годинах, циклах, посадках, календарний час, якщо необхідно). Звернути увагу на ETOPS та CDCCL компонентів. <p>4. Перевірити поточний стан компонентів з обмеженим ресурсом. Цей стан може бути витребуваний після кожної передачі протягом часу експлуатації частини:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Обмеження ресурсу, загальний напрацьований ресурс компонента, та ресурс, що залишився до завершення обмеження ресурсу (із зазначенням годин, циклів, посадок, календарного часу, якщо необхідно). b. Якщо доречно для визначення ресурсу, який залишився, повна історія встановлення, із зазначенням кількості годин, циклів або календарного часу, що стосується кожного встановлення на цих різних

<p>Примітки:</p> <p>Завдання з відновлення для компонентів з обмеженим ресурсом не такі самі, як для компонентів «в технічному стані», адже вони не відстежують поступові погіршення, а в першу чергу здійснюються для забезпечення того, що предмет може продовжувати працювати до наступного запланованого відновлення.</p> <p>Компонентам, які підлягають ‘відстеженню стану’ дозволено працювати без попереджувального технічного обслуговування до виникнення функціональної відмови. Це стосується ‘літати до відмови’. На таких компонентах виконуються незаплановані завдання.</p>	<p>типах повітряного судна/двигуна.</p> <p>5. Перевірити чи програма з технічного обслуговування повітряного судна та програма надійності відображає вплив контролю компонента.</p> <p>6. Перевірити, щоб компоненти з обмеженим ресурсом та компоненти з контрольованим ресурсом були правильно позначені під час фізичного огляду.</p>
<p>Документи, на які є посилання: EASA</p>	<ul style="list-style-type: none"> - EASA Part M.21.A.805 - EASA Part M.A.302 - EASA Part M.A.305 - EASA Part M.A.501 - EASA Part M.A.503 - EASA Part M.A.710

С.3	Ремонти	<p>Всі ремонти та невідремонтовані пошкодження/погіршення повинні відповідати інструкціям відповідних керівництв з технічного обслуговування (наприклад, SRM, АММ, СММ). За виключенням ремонтів, що містяться в сертифікаційних специфікаціях, зазначених в статтях 21.A.90В або 21A.431В Part 21, всі ремонти, не зазначені у відповідних керівництвах з технічного обслуговування мають бути належним чином схвалені та записані з посиланням на схвалення.</p> <p>Це включає будь-яке пошкодження або ремонт на повітряному судні/двигуні(ах)/пропелері(ах) та їх компонентах.</p>
Допоміжна інформація		Типові пункти інспекції
<p>Дані, що обґрунтовують ремонти мають включати, не обмежуючись, оцінку пошкодження, обґрунтування для класифікації ремонтів, підтвердження того, що ремонт був спроектований відповідно до погоджених даних, тобто з посиланням на відповідне керівництво, процедуру або схвалення проекту ремонту Part-21, креслення/матеріали та інструкції з виконання так само як і інструкції з технічного обслуговування та експлуатації.</p> <p>Статус ремонту означає перелік :</p> <ul style="list-style-type: none"> - здійснених ремонтів з часу першої поставки (та досі існуючі) повітряного судна/двигуна/пропелера/компонента; та - невідремонтовані пошкодження/погіршення. <p>Вони також включають, напряму або через посилання на допоміжну документацію (наприклад, справа по ремонтах), обґрунтовуючі дані , що допомагають виконувати відповідно до застосовних вимог з льотної придатності.</p> <p>Статус ремонту має визначати посилання на справу по ремонтах, класифікацію ремонтів, предмет ремонту (наприклад, повітряне судно/двигун/пропелер/компонент, та приблизне місцезнаходження, якщо це необхідно), дату та загальний ресурс у FH/FC, напрацьований предметом на час ремонту або виявлення невідремонтованих пошкоджень/погіршень. Перехресне посилання на програму технічного обслуговування повітряного судна також повинна бути включена, за необхідності.</p> <p>Залежно від держави розробника виробу, існують і повинні</p>		<p>Вибірково перевірити статус ремонтів для підтвердження того, що він належним чином відображає ремонти та невідремонтовані пошкодження/погіршення.</p> <p>Вибірково перевірити справи (files) по ремонтах (принаймні одну справу кожного типу відремонтованого предмету), щоб перевірити, що відремонтовані та невідремонтовані пошкодження/погіршення були оцінені у порівнянні з останніми опублікованими даними про ремонт.</p> <p>Перевірити, щоб інструкції з ремонту, деталізовані у справі по ремонту відповідали опублікованим схваленим даним про ремонт.</p> <p>Перевірити, щоб великі ремонти, що виникають з нових або змінених обмеженнях льотної придатності та пов'язаних обов'язкових інструкціях (включаючи програму старіючого парку ПС) були включені в програму з технічного обслуговування повітряного судна.</p> <p>Перевірити, щоб нові або змінені інструкції з технічного обслуговування, що виникають після ремонтів були враховані для включення в програму технічного обслуговування повітряного судна.</p> <p>Перевірити стан ремонту та фізичний стан відремонтованого повітряного судна/двигуна(ів)/пропелера(ів) та їх відремонтовані компоненти (фізичний огляд) для підтвердження точності стану ремонту. Переглянути здійснені ремонти для перевірки їх відповідності із справою по ремонту (фізичний огляд).</p>

враховуватися двосторонні угоди та/або рішення Агентства про прийняття недоліків сертифікації для визначення підходящих даних для ремонтів.	
Документи, на які є посилання: EASA	<ul style="list-style-type: none">- EASA Part 21.A.431A- EASA Part 21.A.431B- EASA Part M.A.304- EASA AMC Part M.A.304- EASA Part M.A.305- EASA AMC Part M.A.305- EASA Part M.A.401- EASA AMC Part M.A.401

C.4	Записи	Визначення записів про підтримання льотної придатності наведене у статтях M.A.305 та M.A.306 та пов'язаних AMC.
Допоміжна інформація		Типові пункти інспекції
<p>Зберігання/передача записів має здійснюватися таким чином, щоб стан повітряного судна та його компонентів міг бути встановлений у будь-який час</p> <p>Виконання завдань є плановим (один раз чи періодично) або позаплановим (наприклад, після події). Записи з підтримання льотної придатності повітряного судна (стосується бортових журналів, технічних бортових журналів, карт компонентів або карт нарядів) нададуть відомості про стан відносно:</p> <p>-запланованих завдань:</p> <p>- одноразових: стан частин з обмеженим ресурсом, стан модифікацій, стан ремонту.</p> <p>- повторюваних: стан програми з технічного обслуговування.</p> <p>Незапланованих завдань.</p>		<p>Перевірити систему записів підтримання льотної придатності повітряного судна: M.A.305 та M.A.306, як застосовно, вимагає утримувати певні записи протягом визначених періодів.</p> <p>Звернути увагу на тривалість, достовірність та відстежуваність записів:</p> <p>a. достовірність: перевірити, щоб записані дані були зрозумілими</p> <p>b. тривалість: перевірити, щоб записи були доступними протяго терміну їх зберігання,</p> <p>c. відстежуваність: перевірити зв'язок між експлуатантом/САМО та документацією з технічного обслуговування, відстежуваність підтверджуючих даних, відстежуваність відповідних документів про випуск і т. ін.</p> <p>2. якщо застосовно, переконатися, що система технічних журналів використовується правильно, включаючи:</p> <p>a. виданий сертифікат передачі повітряного судна до експлуатації (включаючи звіт про технічне обслуговування)</p> <p>b. підписані передпольотні інспекції уповноваженими особами;</p> <p>3. Перевірити, що будь-яке технічне обслуговування, необхідне після позанормальної експлуатації/події (такої, як перевищення швидкості, експлуатація з перевищенням ваги, жорсткої посадки, надмірної турбулентності та експлуатації поза обмежень керівництва з польотів було виконане, якщо застосовно.</p>
Документи, на які є посилання: EASA		<ul style="list-style-type: none"> - EASA Part M.A.305 - EASA Part M.A.306 - EASA Part M.A.307 - EASA Part M.A.801 - EASA AMC Part M.A.305 - EASA AMC Part M.A.306 - EASA AMC Part M.A.307