

Додаток II до прийнятних методів відповідності (АМС) та керівного матеріалу (GM) до додатка 2 (Part-145) до Авіаційних правил України

Прийнятні методи відповідності (АМС) та керівний матеріал (GM) до додатка 2 (Part-145) до Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань»

Зміст

АМС 145.1 Загальні відомості

РОЗДІЛ А – ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

АМС 145.А.10 Сфера застосування

GM 145.А.10 Сфера застосування

АМС 145.А.15 Заявка

АМС 145.А.20 Умови схвалення

АМС 145.А.25(а) Вимоги до виробничих приміщень та площ

АМС 145.А.25 (b) Вимоги до виробничих приміщень та площ

АМС 145.А.25 (d) Вимоги до виробничих приміщень та площ

АМС 145.А.30(а) Вимоги до персоналу

АМС 145.А.30(б) Вимоги до персоналу

АМС 145.А.30(с) Вимоги до персоналу

АМС 145.А.30(д) Вимоги до персоналу

АМС1 145.А.30(е) Вимоги до персоналу

АМС2 145.А.30(е) Вимоги до персоналу

АМС3 145.А.30(е) Вимоги до персоналу

АМС4 145.А.30(е) Вимоги до персоналу

АМС 145.А.30(ф) Вимоги до персоналу

АМС 145.А.30(г) Вимоги до персоналу

АМС 145.А.30(х) Вимоги до персоналу

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

GM 145.А.30(і)(4) Вимоги до персоналу (льотний екіпаж)

АМС 145.А.30(і)(5) Вимоги до персоналу

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

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

GM1 145.A.30(e) Вимоги до персоналу

GM2 145.A.30(e) Процедура оцінки компетенції

GM3 145.A.30(e) Шаблон для запису досвіду/підготовки

AMC 145.A.35(a) Персонал, який засвідчує ТО та допоміжний персонал

AMC 145.A.35(b) Персонал, який засвідчує ТО та допоміжний персонал

AMC 145.A.35(c) Персонал, який засвідчує ТО та допоміжний персонал

AMC 145.A.35(d) Персонал, який засвідчує ТО та допоміжний персонал

AMC 145.A.35(e) Персонал, який засвідчує ТО та допоміжний персонал

AMC 145.A.35(f) Персонал, який засвідчує ТО та допоміжний персонал

AMC 145.A.35(j) Персонал, який засвідчує ТО та допоміжний персонал

AMC 145.A.35(n) Персонал, який засвідчує ТО та допоміжний персонал

AMC 145.A.35(o) Персонал, який засвідчує ТО та допоміжний персонал

AMC 145.A.36 Записи про персонал з перегляду льотної придатності

AMC 145.A.40(a) Обладнання та інструменти

AMC 145.A.40(b) Обладнання та інструменти

AMC1 145.A.42(a)(i) Компоненти

GM1 145.A.42(a)(ii) Компоненти

AMC1 145.A.42(a)(iii) Компоненти

AMC1 145.A.42(a)(iv) Компоненти

AMC2 145.A.42(a)(iv) Компоненти

AMC1 145.A.42(a)(v) Компоненти

AMC1 145.A.42(b)(i) Компоненти

GM1 145.A.42(b)(i) Компоненти

GM2 145.A.42(b)(i) Компоненти

GM3 145.A.42(b)(i) Компоненти

GM1 145.A.42(b)(ii) Компоненти

AMC1 145.A.42(b)(iii) Компоненти

АМС1 145.А.42(с) Компоненти

GM1 145.А.42(с)(і) Компоненти

АМС 145.А.45(в) Дані для ТО

АМС 145.А.45(с) Дані для ТО

АМС 145.А.45(д) Дані для ТО

АМС 145.А.45(е) Дані для ТО

АМС 145.А.45(ф) Дані для ТО

АМС 145.А.45(г) Дані для ТО

АМС 145.А.47(а) Планування виробництва

АМС 145.А.47(б) Планування виробництва

АМС 145.А.47(с) Планування виробництва

GM 145.А.48 Виконання ТО

АМС1 145.А.48(б) Виконання ТО

АМС2 145.А.48(б) Виконання ТО

АМС3 145.А.48(б) Виконання ТО

AMC4 145.A.48(b) Виконання ТО

AMC 145.A.48(c) Виконання ТО

GM 145.A.48(c) Виконання ТО

GM 145.A.48(d) Виконання ТО – контроль обмежень конфігурації критичної конструкції (CDCCL)

AMC 145.A.50 Сертифікація ТО після виконання стандартної зміни або стандартного ремонту (SC/SR)

AMC 145.A.50(a) Сертифікація ТО

AMC 145.A.50(b) Сертифікація ТО

AMC1 до 145.A.50(d) Сертифікація ТО

AMC2 до 145.A.50(d) Сертифікація ТО

GM 145.A.50(d) Блок 1 «Примітки» Форми 1 EASA

AMC 145.A.50(e) Сертифікація ТО

AMC 145.A.50(f) Сертифікація ТО

GM 145.A.55(a) Записи з ТО та перегляду льотної придатності

AMC 145.A.55(c) Записи з ТО та перегляду льотної придатності

AMC 145.A.60(a) Звітування про події

GM 145.A.60(a) Звітування про події

AMC 145.A.60(b) Звітування про події

GM 145.A.60(c) Звітування про події

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

AMC 145.A.65(b) Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури ТО та система якості

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

AMC 145.A.65(b)(2) Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури ТО та система якості

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

AMC 145.A.65(c)(2) Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури ТО та система якості

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

AMC 145.A.70(a) Керівництво організації з ТО

GM 145.A.70(a) Керівництво організації з ТО

AMC 145.A.75(b) Привілеї організації

AMC 145.A.80 Обмеження організації

РОЗДІЛ В – ПРОЦЕДУРА ДЛЯ КОМПЕТЕНТНИХ ОРГАНІВ

AMC 145.B.10(1) Компетентний орган – загальні положення

AMC 145.B.10(3) Компетентний орган – кваліфікація та підготовка

AMC 145.B.10(4) Компетентний орган – процедури

AMC 145.B.20(1) Первинне схвалення

AMC 145.B.20(2) Первинне схвалення

AMC 145.B.20(3) Первинне схвалення

AMC 145.B.20(5) Первинне схвалення

AMC 145.B.20(6) Первинне схвалення

АМС 145.В.25(1) Видача схвалення

АМС 145.В.25(2) Видача схвалення

АМС 145.В.25(3) Видача схвалення

АМС 145.В.30(1) Підтримання схвалення

АМС 145.В.30(2) Підтримання схвалення

АМС 145.В.35 Зміни

АМС 145.В.35(1) Зміни

АМС 145.В.35(2) Зміни в організації

АМС 145.В.40 Зміни у МОЕ

АМС 145.В.50(a) Недоліки

АМС 145.В.50(b) Недоліки

АМС 145.В.55 Ведення записів

АМС до Доповнень до Part-145

АМС до Доповнення III до Part-145 – Схвалення організації з технічного обслуговування відповідно до Додатка 2 (Part-145)

Доповнення до АМС до Part-145

Доповнення I до АМС 145.B.20(1) – Форма 4 EASA

Доповнення II до АМС 145.B.20(5) – Форма 6 EASA

Доповнення III до АМС 145.A.15 – Форма 2 EASA

Доповнення IV до АМС 145.A.30(e) та 145.B.10(3) – Підготовка з безпеки паливних баків

АМС 145.1 Загальні відомості

Компетентний орган може бути міністерством, національною авіаційною владою чи будь-яким авіаційним органом, призначеним державою-членом і розміщеним на території такої держави-члена. Держава-член може призначити більше одного компетентного органу для охоплення різних сфер відповідальності, за умови, що рішення щодо призначення містить перелік повноважень кожного органу і існує тільки один компетентний орган, відповідальний за кожну окрему сферу відповідальності.

РОЗДІЛ А – ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

АМС 145.A.10 Сфера застосування

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

(а) Лінійне ТО може включати:

Виявлення та усунення несправностей.

Усунення дефектів.

Заміну компоненту із використанням зовнішнього випробувального обладнання, якщо необхідно. Заміна компоненту може включати такі компоненти, як двигуни та повітряні гвинти.

Планове ТО та/ або перевірки, включаючи візуальні огляди, що підтверджують явний незадовільний стан/ відхилення, але не вимагають детального огляду. Це може включати внутрішні елементи конструкції, систем та силових установок, до яких є візуальний доступ через легкозйомні панелі/ люки.

Незначні ремонти та модифікації, які не вимагають додаткового демонтажу елементів та можуть бути виконані простими засобами.

(b) У тимчасових або рідкісних випадках (AD, SB) керівник з якості може дозволити, щоб завдання з базового ТО виконувала організація з лінійного ТО за умови виконання всіх вимог, визначених компетентним органом.

(c) Завдання з ТО, що не підпадають під ці критерії, вважаються базовим ТО.

(d) ПС, яке обслуговується відповідно до «прогресивних» типових програм, має бути індивідуально оцінено відповідно до цього пункту. В принципі, рішення про дозвіл виконувати певні «прогресивні» перевірки необхідно визначати оцінкою можливості безпечного виконання за необхідними стандартами всіх завдань у межах конкретної перевірки на призначеній станції лінійного ТО.

2. Якщо організація використовує виробничі приміщення та площі, як в межах так і поза межами держави-члена, такі як сателітні виробничі приміщення та площі, субпідрядники, лінійні станції тощо, тоді такі виробничі приміщення та площі можуть бути включені до схвалення без зазначення їх у сертифікаті схвалення, за умови, що у керівництві організації з ТО визначені виробничі приміщення та площі та містяться процедури контролю таких виробничих приміщень та площ, та що компетентний орган задовольняє те, що вони є невід'ємною частиною схваленої організації з ТО.

GM 145.A.10 Сфера застосування

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

1. Мається на увазі, що найменша організація ТО залучалася б лише для обмеженої кількості легких ПС або компонентів ПС, що використовуються для комерційного повітряного транспорту. Отже це питання масштабу, оскільки

легкі ПС не потребують такого ж рівня ресурсів, виробничих приміщень та площ або складних процедур з ТО, як велика організація.

2. Визнано, що схвалення за Part-145 може бути необхідно двом цілковито різним типам малих організацій, перше – ангарне ТО легких ПС, 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 сертифікації 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 вертольотів з одним двигуном масою менше 3175 кг.

Клас А4 ПС, інші ніж А1, А2 та А3.

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

Клас С Компоненти.

Клас D1 Неруйнівний контроль.

3.1. 145.A.30(b): Мінімальні вимоги застосовні до однієї особи, яка працює на умовах повної зайнятості та відповідає вимогам Part-66 для персоналу, який засвідчує ТО, та займає посаду «відповідального керівника, інженера з ТО і є також персоналом, який засвідчує ТО, та, якщо застосовне, персоналом з перегляду льотної придатності». Ніяка інша особа не може видавати сертифікат передачі до експлуатації, і тому, ніяке обслуговування не може бути передано в разі її відсутності.

3.1.1. Функція моніторингу системи якості 145.A.65(c) може бути передана за договором відповідній організації, що схвалена за Part-145, або особі, яка має відповідні технічні знання і великий досвід

проведення аудиторських перевірок, яка найнята на умовах часткової зайнятості, за погодженням компетентного органу.

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

3.1.2. 145.A.35. У випадку схвалення за наявності однієї особи із домовленостями щодо субпідряду моніторингу якості, вимога щодо реєстрації персоналу, який засвідчує ТО, задовольняється поданням до компетентного органу та схвалення ним Форми 4 EASA. За наявності лише однієї особи вимога щодо наявності окремого запису про надання повноваження є необов'язковою, тому що наведений у Формі 3 EASA додаток до схвалення визначає таке повноваження. До керівництва необхідно включити відповідну заяву, що відображає цю ситуацію.

3.1.3. 145.A.65(c). Договірна організація або особа, яка виконує моніторинг системи якості, є відповідальною за здійснення щонайменше 2 відвідувань протягом 12 місяців, причому така організація або особа є відповідальною за те, щоб такий моніторинг здійснювався на підставі одного заздалегідь оголошеного візиту та одного візиту без попередження організації.

Організація є відповідальною за недоліки, що виявлені договірною організацією або особою, яка виконує моніторинг системи якості.

ЗАСТЕРЕЖЕННЯ: Потрібно розуміти, що в разі, якщо договірна організація або вищезгадана особа втрачає або відмовляється від свого схвалення, схвалення організації буде призупинено.

4. Рекомендована робоча процедура для схваленої за Part-145 організації з ТО, базуючись на чисельності персоналу до 10 осіб, які залучені до виконання ТО.

4.1. 145.A.30(b): Стандартна мінімальна вимога застосовна у випадку залучення за умовами повної зайнятості 2 осіб, які відповідають

вимогам компетентного органу до персоналу, який засвідчує ТО, згідно з якою одна особа займає посаду «інженер з ТО», а друга – «інженер з аудитів якості».

Будь-яка особа може прийняти на себе обов'язки відповідального керівника за умови, що вона повністю відповідає застосовним елементам 145.A.30(a), однак «інженер з ТО» має бути особою, яка засвідчує ТО, задля збереження незалежності «інженера з аудитів якості» при проведенні аудитів. Ніщо не перешкоджає будь-якому інженерові виконувати задачі з ТО, якщо «інженер з ТО» видає сертифікат передачі до експлуатації. Такий «інженер з ТО» також може бути призначений у якості персоналу з перегляду льотної придатності для проведення переглядів льотної придатності та видачі відповідного сертифіката перегляду льотної придатності для ПС ELA1, які не задіяні у комерційній експлуатації відповідно до M.A.901(1).

«Інженеру з аудитів якості» необхідно мати кваліфікацію та статус «інженера з ТО» з міркувань достовірності, за виключенням, коли він/вона довели наявність підтвердженого практичного досвіду щодо забезпечення якості ПС, у такому випадку може бути дозволено деяке зменшення обсягу кваліфікації з ТО.

У випадках, коли компетентний орган погоджується, що для організації не практично призначати посадову особу для функції моніторингу системи якості, ця функція може бути передана за договором відповідно до підпункту 3.1.1.

АМС 145.А.15 Заявка

За формою та в порядку, встановленому компетентним органом означає, що заявка подається за Формою 2 EASA (див. Доповнення III до АМС до Part-145).

АМС 145.А.20 Умови схвалення

Нижченаведена таблиця визначає за специфікацією АТА 2200 рейтинг компонентів категорії С. Якщо керівництво з ТО (або еквівалентний документ) не відповідає главам АТА, відповідна тематика все одно застосовна до рейтингу категорії С.

КЛАС	РЕЙТИНГ	РОЗДІЛИ АТА
КОМПОНЕНТИ, КРИМ ДВИГУНІВ (в зборі) ЧИ ДСУ (в зборі)	C1 Система кондиціювання та наддув	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- 85
	C6 Обладнання	25-38-44-45-50
	C7 Двигун - ДСУ	49-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83
	C8 Органи управління польотом	27-55-57.40-57.50-57.60-57.70
	C9 Паливна система	28-47
	C10 Гвинти вертольотів	62-64-66-67
	C11 Трансмсія вертольотів	63-65
	C12 Гідралічна система	29
	C13 Системи індикації, накопичення та зберігання польотних даних	31-42-46
	C14 Шасі	32
	C15 Кисневе обладнання	35

	C16 Повітряні гвинти	61
	C17 Пневматична система	36-37
	C18 Система захисту від пожежі, 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

АМС 145.А.25(а) Вимоги до виробничих приміщень та площ

1. Якщо організація не має власного ангара, можливо потрібно буде довести володіння ним на правах оренди. Також, необхідно продемонструвати достатність площ ангара для виконання запланованого базового ТО шляхом підготовки проекту плану відвідування ангара ПС згідно з програмою ТО. Проект плану відвідування ангара ПС повинен 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 майстерні для ТО компонентів ПС мають запобігати потраплянню дощу, граду, льоду, снігу, вітру, пилу тощо. Підлога ангарів для ПС та майстерні для ТО компонентів ПС повинна мати щільне покриття, щоб мінімізувати утворення пилу.

3. Для лінійного ТО ПС ангари є необов'язковими, але рекомендується продемонструвати доступ до приміщення ангара з метою використання його в умовах суворої погоди для проведення незначної планової роботи та тривалого усунення дефекту.

4. Персонал з ТО ПС необхідно забезпечити місцем, де він зможе вивчати інструкції з ТО та робити записи з ТО належним чином.

АМС 145.А.25 (b) Вимоги до виробничих приміщень та площ

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

Крім того, необхідно, щоб частина приміщень забезпечувала персонал з ТО ПС площею, де він зможе вивчати інструкції з ТО та робити записи з ТО належним чином.

АМС 145.А.25 (d) Вимоги до виробничих приміщень та площ

1. Складські приміщення для зберігання придатних до експлуатації компонентів ПС мають бути чистими, добре провітрюваними, і в них має підтримуватися постійна температура сухого повітря, щоб звести до мінімуму ефект конденсації вологи. Слід дотримуватися рекомендацій виробника щодо зберігання тих компонентів ПС, які вказані в таких опублікованих рекомендаціях.

2. Стелажі для зберігання мають бути достатньо міцні, щоб витримувати вагу компонентів ПС і забезпечувати достатню опору для великих компонентів ПС таким чином, щоб компоненти не були пошкоджені під час зберігання.

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

АМС 145.А.30(a) Вимоги до персоналу

В якості відповідального керівника, як правило, слід розуміти старшу посадову особу схваленої організації з ТО, яка за своєю посадою несе повну відповідальність (включаючи, зокрема, фінансову) за роботу організації.

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 ТО. Якщо відповідальний керівник не є старшою посадовою особою, компетентному органу необхідно впевнитися, що такий відповідальний керівник прямопідпорядкований старшій посадовій особі організації та має достатнє фінансування для виконання ТО.

АМС 145.А.30(b) Вимоги до персоналу

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

2. Організація повинна мати, залежно від обсягу схвалення, керівника базового ТО, керівника лінійного ТО, керівника майстерні та керівника з якості, які всі є підзвітними відповідальному керівнику, за винятком невеликої організації Part-145, де будь який керівник може бути також відповідальним керівником, як це визначено компетентним органом, а також може бути керівником з лінійного ТО або керівником майстерні.

3. Керівник базового ТО відповідає за забезпечення того, щоб весь обсяг ТО, який необхідно виконати в ангарі, а також будь-яке усунення дефектів, що проводиться під час базового ТО, здійснювалося відповідно до стандартів розробки та якості, вказаних в 145.А.65(b). Керівник базового ТО також відповідає за будь-які коригуючі дії, зумовлені результатами моніторингу системи якості відповідно до 145.А.65(c).

4. Керівник лінійного ТО відповідає за забезпечення того, щоб весь обсяг ТО, який необхідно виконати на лінії, включаючи усунення дефектів лінійного ТО, здійснювалося відповідно до стандартів, вказаних в 145.А.65(b), а також

відповідає за будь-які коригуючі дії, зумовлені результатами моніторингу системи якості відповідно до 145.A.65(c).

5. Керівник 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 коригуючі дії, зумовлені результатами моніторингу системи якості відповідно до 145.A.65(c).

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

7. Незважаючи на зразки назв, що наведені в підпунктах 2-6, організація може прийняти будь-яку назву для вищенаведених керівних посад, але необхідно повідомити компетентний орган про такі назви та про осіб, обраних для виконання цих функцій.

8. Якщо організація вирішує призначити керівників для всіх або для будь-якої комбінації визначених функцій Part-145 у зв'язку із розміром організації, необхідно, щоб ці керівники звітували зрештою відповідальному керівнику через керівника базового ТО, або керівника лінійного ТО, або керівника майстерні, або керівника з якості, як застосовно.

ПРИМІТКА: Персонал, який засвідчує ТО, може звітувати будь-якому із зазначених керівників залежно від типу контролю, який використовує схвалена організація з ТО (наприклад, сертифіковані інженери/ наглядчі з незалежних оглядів/ подвійної функції тощо), доки залишається незалежним персонал, що здійснює моніторинг за відповідністю якості, зазначений в 145.A.65(c)(1).

АМС 145.A.30(c) Вимоги до персоналу

Моніторинг системи якості включає в себе запит щодо застосування необхідних коригуючих дій відповідальним керівником та призначеними особами, як зазначено в 145.A.30(b).

АМС 145.А.30(d) Вимоги до персоналу

1. Вираз «Наявність достатньої кількості персоналу» означає, що організація наймає на роботу чи укладає контракт з такою кількістю компетентного персоналу, як зазначено в плані-графіку трудовитрат, щоб принаймні половина персоналу, що виконує ТО в кожній майстерні, ангарі чи на пероні в будь-яку зміну, була найнята на роботу для забезпечення стабільності організації. Для задоволення спеціальної виробничої необхідності компетентним органом може бути дозволене організації тимчасове збільшення співвідношення персоналу за контрактом відповідно до схваленої процедури, яка має визначати обсяг, особливі обов'язки та відповідальність для забезпечення належної стабільності організації. Для цілей цього підпункту, найнята на роботу особа 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 договір з організацією з ТО, схваленою за Part-145.

2. План-графік трудовитрат на ТО у людино-годинах має враховувати всю діяльність з ТО, що виконується поза межами схвалення за Part-145.

Запланована відсутність (у зв'язку з підготовкою, відпусткою та ін.) має враховуватись під час розробки плану трудовитрат.

3. План-графік трудовитрат на ТО у людино-годинах має стосуватися очікуваного робочого навантаження з ТО, окрім випадків, коли організація не може передбачити таку завантаженість через короткостроковий характер своїх договорів, тоді такий план має базуватися на мінімальному робочому навантаженні з ТО, необхідному для комерційної доцільності. Робоче навантаження з ТО включає всю необхідну роботу, наприклад, але не обмежуючись плануванням, перевіркою записів ТО, розробкою робочих листів/ карт у паперовій чи електронній формі, проведенням ТО, огляду та оформленням записів з ТО.

4. У разі базового ТО ПС план-графік трудовитрат на ТО у людино-годинах має бути взаємозв'язаним з планом відвідування ангара ПС, як зазначено в АМС 145.А.25(а).

5. У разі ТО компонентів ПС, план-графік трудовитрат на ТО у людино-годинах має стосуватися планового ТО компонентів ПС, як зазначено в 145.А.25(а)(2).

6. Трудовитрати на функцію дотримання моніторингу з якості мають бути достатніми для задоволення вимоги 145.А.65(с), що означає врахування положень АМС 145.А.65(с). Якщо персонал з моніторингу системи якості здійснює інші функції, час, що виділяється на такі функції, необхідно враховувати при визначенні кількості персоналу, що здійснює моніторинг системи якості.

7. План-графік трудовитрат на ТО у людино-годинах має переглядатися щонайменше кожні 3 місяці і, за необхідністю, оновлюватися.

8. Про значне відхилення від плану-графіку трудовитрат на ТО у людино-годинах необхідно повідомляти через керівника підрозділу керівнику з якості та відповідальному керівнику для перегляду плану. Значне відхилення означає дефіцит наявних трудовитрат в людино-годинах більше 25% протягом календарного місяця для будь-якої однієї функції з тих, що зазначена в 145.А.30(d).

АМС1 145.А.30(е) Вимоги до персоналу

Компетентність має бути визначена як вимірювальна величина або стандарт виконання робіт, знання та розуміння, беручи до уваги ставлення та поведінку.

Зазначена процедура вимагає, серед іншого, проведення оцінки компетенції планувальників, механіків, персоналу з надання спеціалізованих видів обслуговування, наглядачів і персоналу, який засвідчує ТО, та

допоміжного персоналу, які найняті на роботу чи з якими укладено контракт, перед тим як дозволити їм здійснювати роботу самостійно, при цьому компетентність контролюється на постійній основі.

Компетентність необхідно оцінювати шляхом оцінки:

виконання роботи на робочому місці та/ чи проведення оцінки знань відповідно кваліфікованим персоналом, та записів щодо базової, організаційної підготовки та/ або підготовки з типу виробу та підготовки щодо відмінностей, та записів з досвіду роботи.

Підтвердження вищенаведеного може включати контрольну перевірку з організацією(ми), що видала(и) такий(і) документ(и). З цією метою досвід/ підготовка можуть записуватися у документі, як наприклад, журнали або на підставі запропонованого в GM 3 145.A.30(e) шаблону.

Як результат такого оцінювання, індивідуальна кваліфікація має визначити:

який рівень поточного нагляду буде потрібний або чи може бути дозволена самостійна робота.

чи є необхідність у додатковій підготовці.

Записи про таку кваліфікацію та оцінку компетентності мають зберігатися.

Сюди відносяться копії всіх документів, що підтверджують кваліфікацію, такі як свідоцтво та/ або будь-який надані повноваження як застосовано.

Для належної оцінки компетентності свого персоналу, організація має врахувати, що:

1. Згідно з посадовими обов'язками необхідно проводити та реєструвати відповідну початкову та періодичну підготовки для гарантування підтримання компетентності протягом всього терміну роботи/ контракту.

2. Весь персонал здатний продемонструвати знання та дотримання процедур організації з ТО відповідно до своїх посадових обов'язків.

3. Весь персонал здатний продемонструвати розуміння щодо питань людського фактору та людської працездатності відповідно до їх посадових обов'язків та бути підготовленим відповідно до АМС2 145.A.30(e).

4. Для надання допомоги в оцінюванні компетентності та проведення аналізу потреб щодо підготовки для кожної посадової особи в організації рекомендуються посадові інструкції. До посадових інструкцій доречно включити достатні критерії для можливості оцінки компетентності відповідно до вимог.

5. Критерії здатні дозволити оцінці встановити, що між іншим, (назви посад можуть бути різними в кожній організації):

Керівники здатні належним чином керувати результатом роботи, процесами, ресурсами та пріоритетами, визначеними в покладених на них обов'язках та відповідальності у безпечний спосіб згідно з вимогами та процедурами організації.

Планувальники здатні переносити рекомендації щодо ТО у завдання з ТО і усвідомлюють, що вони не можуть відхилитися від даних для ТО.

Наглядачі здатні забезпечувати виконання всіх необхідних завдань з ТО, та, у разі, коли їх не завершено або очевидно, що певне завдання з ТО не може бути виконане відповідно до даних для ТО, повідомлятимуть про такі проблеми особу, визначену в 145.A.30(c), з метою вжиття відповідних заходів. Крім того, наглядачі, які також виконують завдання з ТО, розуміють, що не можуть виконувати завдання, що несумісні з їхніми обов'язками наглядача.

Механіки здатні виконувати завдання з ТО згідно із стандартом, вказаним в даних для ТО, і повідомлятимуть наглядачів про дефекти або помилки, що вимагають виправлення для відновлення належних стандартів ТО.

Персонал із спеціалізованих видів обслуговування здатний виконувати спеціалізовані завдання з ТО згідно із стандартом, вказаним в даних для ТО. Вони мають бути здатними підтримувати зв'язок з наглядачами і точно звітувати, коли необхідно.

Допоміжний персонал здатний встановити, що відповідні завдання або огляди були виконані відповідно до стандарту, що вимагається.

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

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

Оцінку компетентності необхідно ґрунтувати на процедурі, визначеній в GM2 145.A.30(e).

AMC2 145.A.30(e) Вимоги до персоналу

Що стосується розуміння застосування людського фактора та характеристик людини, всьому персоналу організації з ТО необхідно отримати початкову та періодичну підготовки для підтримання кваліфікації з людського фактора.

Це має стосуватися щонайменше:

- посадових осіб, керівників, наглядачів;
- персоналу, який засвідчує ТО, допоміжного персоналу і механіків;
- технічного персоналу, задіяного в ТО (наприклад, планувальників, інженерів, персоналу, що виконує технічні записи);
- персоналу з контролю/забезпечення якості;
- персоналу з надання спеціалізованих видів обслуговування;
- персоналу з людського фактора/інструкторів з людського фактора;
- персоналу відділу складів, персоналу відділу постачання;
- операторів наземного обладнання.

1. Початкова підготовка з людського фактора має охоплювати всі теми програми з підготовки, як зазначено в GM 145.A.30(e) і проводиться у вигляді

курсу, присвяченого саме цьому питанню, або бути включеним до інших курсів з підготовки. 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 поверхнево розглядати теми, що стосуються колективної роботи та передачі інформації,

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

Весь персонал, включаючи персонал, що прийнятий на роботу з іншої організації має отримати початкову підготовку з людського фактору відповідно до стандартів підготовки організації до початку виконання фактичної роботи, окрім випадку, коли їх оцінка компетентності доводить, що немає необхідності для такої підготовки. Нещодавно прийнятий персонал, що працює під безпосереднім наглядом може отримати підготовку в межах 6 місяців з моменту вступу на роботу до організації з ТО.

2. Мета підготовки для підтримання кваліфікації з людського фактора, перш за все, полягає в забезпеченні того, що персонал залишається ознайомленим з поняттям людського фактора, а також для отримання зворотного зв'язку з людського фактора. Слід розглянути можливість залучення відділу якості до такої підготовки. Має існувати процедура забезпечення формального зворотного зв'язку від інструкторів до відділу якості для вжиття заходів у необхідних випадках.

Підготовка для підтримання кваліфікації з людського фактора має бути достатньої тривалості і проводитися кожні 2 роки для вивчення відповідних результатів проведених аудитів якості та інших внутрішніх/зовнішніх

доступних для організації джерел інформації щодо людських помилок при проведенні ТО.

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

4. Процедура підготовки з людського фактора має бути викладена в керівництві організації з ТО.

АМС3 145.А.30(е) Вимоги до персоналу

Для технічного персоналу організації з ТО слід виконувати додаткову підготовку щодо безпеки паливних баків (FTS) та пов'язаних стандартів оглядів та процедур ТО, особливо для технічного персоналу, що залучений до виконання завдань CDCCL.

Додаток IV до АМС 145.А.30(е) та 145.В.10(3) містить керівні матеріали щодо проведення підготовки персоналу організації з ТО.

АМС4 145.А.30(е) Вимоги до персоналу

Оцінка компетентності має включати перевірку на необхідність додаткової підготовки щодо EWIS, якщо застосовне.

АМС 20-22 містить керівні матеріали щодо програми підготовки EWIS для персоналу організації з ТО.

GM1 145.А.30(е) Вимоги до персоналу

ПРОГРАМА ПОЧАТКОВОЇ ПІДГОТОВКИ З ЛЮДСЬКОГО ФАКТОРА

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

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

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

Де можливо, необхідно використовувати практичні ілюстрації та приклади, особливо в звітах про катастрофи та інциденти.

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 підготовки.

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. Уникання та управління помилками
 - 3.6. Надійність людини
4. Можливості людини та її обмеження
 - 4.1. Зір
 - 4.2. Слух
 - 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. Мотивація
- 4.9. Здатність/ Здоров'я
- 4.10. Стрес
- 4.11. Керування робочим навантаженням
- 4.12. Втома
- 4.13. Алкоголь, ліки, наркотики
- 4.14. Фізична робота
- 4.15. Повторні задачі/ самовдоволення
- 5. Оточення
 - 5.1. Тиск оточення
 - 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
- 6.5. Критичні завдання з ТО та методи виявлення помилок (незалежний огляд, повторний огляд тощо)
- 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. Впевненість у собі
- 10. Програма людського фактора в організації
 - 10.1. Звітування про помилки
 - 10.2. Дисциплінарна політика
 - 10.3. Дослідження помилок
 - 10.4. Вживання заходів в зв'язку з виникненням проблем
 - 10.5. Зворотний зв'язок

GM2 145.A.30(e) Процедура оцінки компетенції

Організації має розробити процедуру, що описує процес оцінки компетентності персоналу. Процедура має зазначати:

- осіб, які є відповідальними за цей процес,
- коли має відбутися оцінка,

зарахування результатів з попередніх оцінок,
 підтвердження кваліфікаційних записів,
 засоби та методи первинної оцінки,
 засоби та методи постійного контролю компетенції, включаючи зворотній зв'язок щодо роботи персоналу,
 компетенції, які слід розглянути при оцінці у зв'язку з кожною робочою функцією,
 дії, які слід вжити, якщо оцінка не є задовільною,
 запис результатів оцінки.

Наприклад, згідно з робочими функціями та обсягом, розміром та складністю організації, оцінка може враховувати наступне (таблиця не є вичерпною):

	Керівники	Планувальники	Наглядач	Персонал, який засвідчує ТО, та допоміжний персонал	Механіки	Персонал із спеціалізованих видів послуг	Персонал з аудитів якості
Знання застосованих офіційно визнаних стандартів						X	X
Знання техніки аудитів: планування, проведення та звітність							X
Знання людського фактора, людські можливості та обмеження	X	X	X	X	X	X	X
Знання логістичних процесів	X	X	X				
Знання можливостей організації, привілеїв та обмежень	X	X	X	X		X	X
Знання Part-M, Part-145 та будь-яких інших належних правил	X	X	X	X			X
Знання відповідних частин та процедур керівництва організації з ТО	X	X	X	X	X	X	X

Продовження додатка II

	Керівники	Планувальники	Наглядач	Персонал, який засвідчує ТО, та допоміжний персонал	Механіки	Персонал із спеціалізованих видів послуг	Персонал з аудитів якості
Знання системи звітування про події та розуміння важливості звітування про події, невірні дані для ТО та існуючі або потенційні дефекти		X	X	X	X	X	
Знання ризиків з безпеки, пов'язаних з робочим середовищем	X	X	X	X	X	X	X
Знання щодо CDCCL, за необхідністю	X	X	X	X	X	X	X
Знання щодо EWIS за необхідністю	X	X	X	X	X	X	X
Розуміння професійної сумлінності, поведінки та відношення до безпеки	X	X	X	X	X	X	X
Розуміння умов для забезпечення підтримання льотної придатності ПС та компонентів				X			X
Розуміння своїх власних людських можливостей та обмежень	X	X	X	X	X	X	X
Розуміння повноважень та обмежень персоналу	X	X	X	X	X	X	X
Розуміння критичних завдань з ТО		X	X	X	X		X
Здатність складати та контролювати заповнені робочі карти		X	X	X			
Здатність враховувати людські можливості та обмеження	X	X	X	X			X
Здатність визначати необхідну кваліфікацію для виконання завдання		X	X	X			
Здатність виявляти та виправляти існуючі та потенційні небезпечні умови			X	X	X	X	X
Здатність управляти третіми сторонами, задіяними до діяльності з ТО		X	X				
Здатність підтверджувати належне виконання завдань з ТО			X	X	X	X	
Здатність виявляти та належно планувати виконання критичних завдань з ТО		X	X	X			
Здатність визначати пріоритети завдань та		X	X	X	X		

Продовження додатка II

	Керівники	Планувальники	Наглядач	Персонал, який засвідчує ТО, та допоміжний персонал	Механіки	Персонал із спеціалізованих видів послуг	Персонал з аудитів якості
звітувати про невідповідності							
Здатність опрацьовувати роботу, що замовлена експлуатантом		X	X	X			
Здатність просувати політику з безпеки та якості	X		X				
Здатність належно працювати із знятими, невстановленими та відхиленними частинами			X	X	X	X	
Здатність належно записувати та підписувати виконану роботу			X	X	X	X	
Здатність розпізнавати прийнятність частин, що встановлюватимуться, до їх встановлення				X	X		
Здатність розділяти складні завдання з ТО на зрозумілі етапи		X					
Здатність розуміти замовлення на виконання робіт, робочі карти та робити посилання і використовувати застосовні дані для ТО		X	X	X	X	X	X
Здатність використовувати інформаційні системи	X	X	X	X	X	X	X
Здатність використовувати, контролювати та бути обізнаним щодо необхідного інструменту та/ або обладнання			X	X	X	X	
Належні навички спілкування та грамотності	X	X	X	X	X	X	X
Аналітичні та доведені навички з проведення аудиту (наприклад, об'єктивність, чесність, відкритість, наполегливість, ...)							X
Навички дослідження помилок при виконанні ТО							X
Навички управління ресурсами та планування виробництва	X	X	X				
Навички командної роботи, прийняття рішень та лідерства	X		X				

GM3 145.A.30(e) Шаблон для запису досвіду/підготовки

Наступний шаблон може використовуватися для запису професійного досвіду, отриманого в організації, та отриманої підготовки та розглядатися під час оцінки компетентності особи в іншій організації.

Дані щодо досвіду авіаційного персоналу з ТО					
Прізвище		Ім'я			
Адреса					
Телефон		E-mail			
Незалежний робітник <input type="checkbox"/>					
Професійна група: планер <input type="checkbox"/> двигун <input type="checkbox"/> електрика <input type="checkbox"/> авіоніка <input type="checkbox"/> інше (вказати) <input type="checkbox"/>					
Інформація про роботодавця (якщо застосовне)					
Найменування					
Адреса					
Телефон					
Інформація про організацію з ТО					
Найменування					
Адреса					
Телефон					
Номер схвалення					
Час працевлаштування		з:		до:	
Сфера працевлаштування					
<input type="checkbox"/> Планування		<input type="checkbox"/> Інженерна діяльність		<input type="checkbox"/> Технічні записи	
<input type="checkbox"/> Відділ зберігання		<input type="checkbox"/> Закупівлі			
Механіки/ Техніки					
<input type="checkbox"/> Лінійне ТО		<input type="checkbox"/> Базове ТО		<input type="checkbox"/> ТО компонента	
<input type="checkbox"/> Обслуговування		<input type="checkbox"/> Зняття / Встановлення		<input type="checkbox"/> Перевірка/ огляд	
<input type="checkbox"/> Планове ТО		<input type="checkbox"/> Огляд		<input type="checkbox"/> Ремонт	
<input type="checkbox"/> Пошук несправностей		<input type="checkbox"/> Пошук несправностей		<input type="checkbox"/> Капітальний ремонт	
		<input type="checkbox"/> Ремонт		<input type="checkbox"/> Повторна обробка	
Тип ПС		Тип ПС		Тип компонента	
Персонал, який засвідчує ТО, та допоміжний персонал					
<input type="checkbox"/> Кат. А		<input type="checkbox"/> Кат. В1		<input type="checkbox"/> Кат. В2	
<input type="checkbox"/> Кат. С		<input type="checkbox"/> Тип компонента		<input type="checkbox"/> Інше (напр. NDT)	
Тип ПС		Тип ПС		Тип компонента	
Тип ПС		Тип ПС		Вказати	
Сертифікаційні права: Так <input type="checkbox"/> / Ні <input type="checkbox"/>					

Продовження додатка II

<input type="checkbox"/> Спеціалізовані види обслуговування	Спеціальність (<i>NDT, композити, зварювання та ін.</i>):
<input type="checkbox"/> Кваліфікований персонал	Спеціальність (<i>слюсарні роботи, конструкції, монтаж, обшивка та ін.</i>):
<input type="checkbox"/> Робота з наземними устаткуванням	
<input type="checkbox"/> Контроль якості	<input type="checkbox"/> Гарантія якості
	<input type="checkbox"/> Підготовка
Загальна кількість відмічених контрольних відміток <input type="text"/>	
Інформація щодо працевлаштування	
Підготовка, отримана у договірних організаціях	
Дата	Вид підготовки
Засвідчено:	
Прізвище:	Дата:
Посада:	Підпис:
Контактна інформація:	
<i>Пояснювальна примітка: копія цих даних зберігатиметься організацією з ТО принаймні 3 роки з дати її видання.</i>	

АМС 145.А.30(f) Вимоги до персоналу

1. Неруйнівний контроль, пов'язаний з підтриманням льотної придатності, означає перевірку, вказану утримувачем сертифіката типу/ виробником ПС, двигуна, або гвинта відповідно до даних для ТО, зазначених в 145.А.45, для ПС/компонентів ПС, що знаходиться в експлуатації, з метою визначення подальшої придатності виробу 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 визначення методів, технік тощо, це не дозволяє такому персоналу відхилятися від методів та технік, опублікованих утримувачем сертифіката типу/виробником у формі даних з підтримання льотної придатності, таких як Керівництва з неруйнівного контролю чи сервісних бюлетенів, якщо таке керівництво чи такий сервісний бюлетень явно не дозволяють подібне відхилення.

4. Незважаючи на наведені в EN 4179 загальні посилання на Національний комітет з питань неруйнівного контролю (NDT board) 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, має бути залучений Національний комітет з питань неруйнівного контролю в аерокосмічній галузі іншої держави-члена, як визначено компетентним органом.

5. Конкретний неруйнівний контроль означає будь-яке чи поєднання з наступного: кольорова дефектоскопія, магнітно-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 погодженого стандарту, такі методи мають виконуватися відповідно до рекомендацій виробників конкретного обладнання, включаючи процес будь-якого навчання та іспитів, для забезпечення компетентності персоналу в цьому процесі.

7. Будь-яка організація з ТО, схвалена відповідно до Part-145, яка здійснює NDT, має встановити процедури кваліфікації спеціалістів NDT, які деталізовані у керівництві та прийняті компетентним органом.

8. Бороскопія та інші техніки, такі як «деламінаційне» простукування, є швидше неруйнівними інспекціями, аніж неруйнівним контролем. Незважаючи на таку відмінність, організація з ТО має встановити прийнятну для компетентного органу процедуру в керівництві, для забезпечення того, що персонал, який здійснює та оцінює такі інспекції, є належним чином підготовленим та оціненим на предмет своєї обізнаності з процесом. Неруйнівні інспекції, які не вважаються неруйнівним контролем у Part-145, не зазначені у Доповненні II в класі-рейтингу D1.

9. Згадані стандарти, методи, навчання та процедури мають визначатися в керівництві організації з ТО.

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

11. У цьому контексті під офіційно визнаними стандартами розуміються такі стандарти, що запроваджені або опубліковані офіційною установою, незалежно від того мають вони правосуб'єктність чи ні, що широко визнаються у сфері повітряного транспорту, як встановлено стандартною практикою.

АМС 145.А.30(g) Вимоги до персоналу

1. Для цілей персоналу 66.А.20(а)(1) та 66.А.20(а)(3)(ii) незначне планове лінійне ТО означає будь-який незначний плановий огляд/ перевірку, включаючи щотижневу перевірку, вказану у програмі ТО ПС. Для програм ТО ПС, в яких не визначена щотижнева перевірка, компетентний орган визначає найбільш значну перевірку, яка вважається рівноцінною щотижневій перевірці.

2. Типові завдання, виконання яких дозволяється персоналу 66.А.20(а)(1) та 66.А.20(а)(3)(ii) після належної підготовки на виконання завдання для цілей видачі цим персоналом передбаченого 145.А.50 сертифіката передачі до експлуатації 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 переустановлення кришок оглядових лючок.
- (i) Заміна компонентів системи туалетів, за винятком запірних клапанів (засувки).
- (j) Нескладний ремонт і заміна внутрішніх дверей та табло в кабіні/ пасажирському салоні, окрім дверей, що є частиною герметичної конструкції.
- (k) Нескладний ремонт і заміна стулок верхніх багажних полиць та предметів внутрішнього обладнання кабіни/ пасажирського салону.
- (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) Дезактивація тільки підсистем та компонентів ПС, що дозволена переліком мінімального обладнання експлуатанта, якщо компетентний орган визнав, що така дезактивація є простим завданням.

(q) Огляд на наявність та усунення залишків рідини анти-/проти-обледеніння, включаючи зняття/закриття панелей, капотів та чохла або використання спеціального інструменту.

(r) Будь-яке інше завдання, погоджене компетентним органом як просте для конкретного типу ПС. Сюди може відноситися відкладення дефекту за умови, що дотримуються наступні умови:

немає потреби у пошуку несправності; та

завдання є у MEL; та

дія з ТО, яку вимагає MEL, погоджена компетентним органом як проста.

Що стосується конкретного випадку з вертольотами та на додаток до вищезазначених пунктів, наступне:

(s) зняття та встановлення простого внутрішнього медичного обладнання Вертолітної служби екстреної медичної допомоги (HEMS).

(t) зняття та встановлення кріплень зовнішніх вантажів (наприклад, зовнішній гак, дзеркала), відмінних від лебідок.

(u) зняття та встановлення пристроїв швидкого випуску зовнішніх камер та пошукових прожекторів.

(v) зняття та встановлення аварійних поплавків (системи приводнення), за винятком ємностей наповнення.

(w) зняття та встановлення зовнішніх дверей, обладнаних засобами швидкого відкривання.

(x) зняття та встановлення снігових лиж/ захисних накладок лиж/ накладок для захисту від провалювання.

Жодне завдання, що вимагає пошуку та усунення несправностей, не може бути частиною дозволених дій з ТО. Передачу до експлуатації після усунення відкладених дефектів має бути дозволено, за умови, що завдання зазначене вище.

3. Вимога щодо наявності відповідного персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, що має кваліфікаційну відмітку про конкретний тип ПС і кваліфікований відповідно до категорії B1, B2, B2L, B3 та L як доречно, у випадку лінійного ТО ПС не означає, що організації необхідно мати персонал категорій B1, B2 та B3 на кожній лінійній станції. У МОЕ необхідно визначити процедуру щодо усунення дефектів, що передбачають наявність персоналу, який засвідчує ТО, цих категорій.

4. Компетентний орган може прийняти, що у випадку лінійного ТО ПС організація має тільки персонал, який засвідчує ТО категорії B1, B2, B2L, B3 та L, як доречно, за умови, що компетентний орган переконаний, що обсяг робіт, визначений у Керівництві (МОЕ), не вимагає наявності персоналу, який засвідчує ТО усіх цих категорій. Особливу увагу слід приділити чіткому обмеженню обсягу планового та позапланового лінійного ТО (усунення дефектів) тільки тими завданнями, що можуть бути засвідчені наявною категорією персоналу, який засвідчує ТО.

АМС 145.А.30(h) Вимоги до персоналу

Відповідно до 145.А.30(h) та 145.А.35 кваліфікаційні вимоги (свідоцтва, рейтинги ПС, нещодавній досвід та підготовка для підтримання кваліфікації) є ідентичними для персоналу, який засвідчує ТО, та допоміжного персоналу. Єдина відмінність полягає у тому, що допоміжний персонал не може мати сертифікаційні права, коли виконує таку функцію, оскільки під час базового ТО передача до експлуатації буде видаватися персоналом, який засвідчує ТО, категорії С.

Незважаючи на це, організація може використовувати в якості допоміжного персоналу (для базового ТО) осіб, які вже мають сертифікаційні права для лінійного ТО.

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

1. Для видачі обмеженого сертифікаційного повноваження:

- (a) командир ПС повинен мати свідоцтво транспортного пілота (ATPL) або свідоцтво комерційного пілота (CPL).
- (b) бортінженер повинен мати ATPL, або CPL, або національне свідоцтво бортінженера на тип ПС, прийнятне для компетентного органу.

2. Крім того, обмежене сертифікаційне повноваження залежить від процедур керівництва організації з ТО, які відображають вимоги до персоналу згідно з 145.А.30(e) та відповідними АМС і керівним матеріалом (GM). Такі процедури мають бути прийнятними для компетентного органу та як мінімум включати:

- (a) Завершення навчання щодо відповідного законодавства з підтримання льотної придатності;
- (b) Завершення відповідної підготовки на виконання завдання для спеціальних завдань на ПС. Підготовка на завдання повинна бути достатньо тривалою, щоб гарантувати, що особа цілком розуміє завдання, яке потрібно виконати, і буде застосовувати знання щодо використання відповідних даних для ТО;
- (c) Завершення процедурного навчання, як зазначено в Part-145.

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

- (a) Заміна внутрішніх вогнів освітлення, ниток розжарювання та імпульсних ламп;
- (b) Закривання капотів та переустановлення кришок оглядових лючок;
- (c) Заміна роликів, наприклад, в механізмі натягування тросів, подвійного керування, бортовій ІЧ-системі “FLIR”, дверей, фотообладнання тощо;
- (d) Огляд на наявність та усунення залишків рідини проти-/анти-обледеніння, включаючи зняття/закриття панелей, капотів та чохлів, які легко доступні та не потребують використання спеціального обладнання.
- (e) Будь-яка перевірка/заміна, що включає прості техніки, що узгоджується з цим АМС, та погоджені компетентним органом.

2.(ii) Утримувачі свідочств бортінженера на тип ПС, прийнятних для компетентного органу, можуть використовувати обмежені сертифікаційні повноваження тільки при виконанні обов'язків бортінженера.

Додатково до підпунктів від 2(i)(a) до (e) може виконуватися й інше незначне типове ТО або просте 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 екіпажу, поясних та плечових ременів безпеки.
- (f) Заміна стулочок верхніх багажних полиць та предметів внутрішнього обладнання кабіни екіпажу/ пасажирського салону.
- (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) Де-активація тільки підсистем і компонентів ПС, що дозволена переліком мінімального обладнання (MEL) експлуатанта, якщо компетентний орган погодив, що така де-активація є простим завданням.
- (k) Переналаштування автоматичних вимикачів відповідно до керівництва з технічної експлуатації.
- (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 задовільної підготовки з підтримання кваліфікації на застосовний тип ПС.

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

Для утримувача свідоцтва бортінженера, прийнятого для компетентного органу Додаток 1 до JAR FCL 4.160 «Курс технічної підготовки» (ТТС) включає наступні предмети:

Ознайомлення з основними процедурами ТО, надання додаткових технічних знань, особливо стосовно впливу системних несправностей, і підготовки заявника щодо проведення ТО, пов'язаного з переліком мінімального обладнання (MEL).

Обсяг теоретичної підготовки складає 100 годин і охоплює наступні елементи:

1. Планер і системи
2. Електричне обладнання

3. Силова установка та аварійне обладнання

4. Пілотажні прилади та системи автоматичного керування польотом

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

Фюзеляж і органи керування польотом,

Двигуни,

Прилади,

Шасі та гальма,

Кабіна екіпажу/ пасажирський салон/ аварійне обладнання,

Діяльність з ТО, пов'язана із проти-/анти-обледенінням,

Наземне обслуговування,

Сертифікат проходження.

Після успішного завершення технічної підготовки, організація з підготовки, що проводить теоретичну та/ або практичну підготовку, видає заявнику сертифікат про задовільне завершення курсу або його частини.

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

1. Для цього пункту «непередбачуваний» означає, що приземлення та незмога здійснити зліт ПС не могла бути своєчасно передбачена експлуатантом, оскільки дефект був неочікуваним для системи, яка досі вважалась надійною.

2. Видача разового сертифікаційного повноваження має розглядатися відділом якості договірної організації тільки після прийняття обґрунтованого рішення, що така вимога є доречною за даних обставин і, в той же час підтримує необхідні стандарти льотної придатності. Відділу якості організації необхідно оцінити ситуацію в кожному окремому випадку перед тим, як видавати разове сертифікаційне повноваження.

3. Разове сертифікаційне повноваження не видається, якщо необхідний рівень сертифікаційних повноважень може перевищити рівень знань та досвіду особи, якій воно видається. У кожному випадку, необхідно приділяти належну увагу складності запланованих робіт, а також наявності необхідного інструменту та/ або випробувального обладнання, потрібного для завершення робіт.

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

У тих випадках, коли визначилася необхідність разового сертифікаційного повноваження для видачі CRS для виконання завдання на типі ПС, на який персонал, який засвідчує ТО, не має повноваження з рейтингом типу, рекомендується наступна процедура:

1. Льотному екіпажу необхідно надавати повну детальну інформацію про дефект організації з ТО експлуатанта. За необхідності, організація з ТО може запросити відділ якості видати разове сертифікаційне повноваження.

2. При видачі разового сертифікаційного повноваження відділ якості організації має переконатися, що:

- (a) Визначено всі технічні деталі, що стосуються виконання роботи, та передано персоналу, який засвідчує ТО.
- (b) Організація має схвалену процедуру координації та контролю всієї діяльності з ТО, що виконується на тому місці, де воно буде виконуватися в межах разового сертифікаційного повноваження.
- (c) Особа, якій було видано разове сертифікаційне повноваження, забезпечена всією необхідною інформацією та керівним матеріалом щодо даних для ТО, та будь-якими спеціальними технічними інструкціями для виконання запланованого завдання. Розроблені організацією детальні покрокові робочі відомості передано утримувачу разового сертифікаційного повноваження.

- (d) Особа має повноваження еквівалентного рівня та обсягу робіт на інший тип ПС схожої технології, конструкції та систем.

3. Після завершення робіт, утримувач разового сертифікаційного повноваження має підписати детальні покрокові робочі відомості. Виконані завдання необхідно перевірити проведенням візуального огляду та/ або задовільним функціонуванням системи після повернення до виробничих приміщень та площ організації з ТО, схваленої за Part-145.

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

Цей підпункт стосується персоналу, який не працює в організації з ТО, але відповідає вимогам 145.А.30(j)(5). Додатково до АМС 145.А.30(j)(5)(i), пунктів 1, 2 (a), (b), (c) та 3 відділ якості організації може видати разове сертифікаційне повноваження за умови проведення відділом якості перевірки повної інформації щодо кваліфікації запропонованого персоналу, який засвідчує ТО, та забезпечення його доступності на місці.

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

1. Наявність свідоцтва Part-66 з відповідним рейтингом типу/ групи або національної кваліфікації у випадку компонентів не означає, що утримувач є кваліфікованим для отримання повноваження у якості персоналу, який засвідчує ТО, та/ або допоміжного персоналу. Організація є відповідальною за оцінку компетентності утримувача в обсязі ТО, до якої надається повноваження.

2. Речення «організація має забезпечити, що персонал, який засвідчує технічне обслуговування, та допоміжний персонал мають достатнє розуміння щодо відповідного повітряного судна та/ або компонентів, які підлягають

технічному обслуговуванню разом з пов'язаними процедурами організації» означає, що особа пройшла підготовку та була успішно оцінена щодо:

типу ПС або компоненту;

відмінностей щодо:

конкретної моделі/ модифікації;

конкретної конфігурації.

Також, організація має забезпечити, що індивідуальні компетенції визначені стосовно:

відповідних знань, навичок та досвіду щодо типу виробу та конфігурації, які підлягають ТО, з урахуванням відмінностей між підготовкою на рейтинг типу ПС, яку особа пройшла та особливостями конфігурації ПС, ТО якого належить виконувати.

відповідного ставлення до безпеки та дотримання процедур.

знання пов'язаних процедур організації та експлуатанта (наприклад, оформлення та ідентифікація компонентів, використання MEL, використання технічного бортового журналу, незалежні перевірки, тощо).

3. Деяке спеціальне ТО може вимагати додаткової спеціальної підготовки та досвіду, включаючи, але не обмежуючись:

- поглиблений пошук та усуненням несправностей;
- специфічні процедури регулювання або випробування;
- налаштування;
- гонку двигуна, запуск та експлуатацію двигунів, перевірку характеристик роботи двигуна, нормальної та аварійної роботи двигуна, відповідні заходи безпеки та процедури;
- детальний огляд та ремонт конструкції/ системи;
- інше спеціалізоване ТО, яке вимагається програмою ТО.

Для підготовки щодо гонки двигуна мають використовуватися тренажери та/ або реальні ПС.

4. Задовільну оцінку компетентності необхідно проводити відповідно до процедур, схвалених компетентним органом (процедура 3.4 МОЕ), як зазначено у АМС 145.А.70(a)).

5. Організація повинна мати копії всіх документів, що підтверджують компетентність та нещодавній досвід за період, зазначений у 145.А.35(j).

Додаткова інформація наведена в АМС 66.А.20(b)3.

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

Організація видає сертифікаційне повноваження коли переконається, що встановлено відповідність застосовним вимогам Part-145 та Part-66. При наданні сертифікаційного повноваження, організації з ТО, схваленій за Part-145, слід упевнитися, що особа має чинне свідоцтво з ТО ПС Part-66 та, можливо, потрібно підтвердити цей факт разом із компетентним органом держави-члена, яка видала таке свідоцтво.

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

Для розуміння «6 місяців досвіду ТО відповідних ПС за будь-який безперервний дворічний період» застосовуються положення АМС 66.А.20(b)2.

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

1. Підготовка для підтримання кваліфікації – це двосторонній процес для забезпечення того, що персонал, який засвідчує ТО, продовжує бути в курсі питань, що стосуються процедур, людського фактору і технічних знань, і що організація отримує зворотний зв'язок щодо достатності своїх процедур та інструкцій з ТО. Зважаючи на двосторонній процес підготовки потрібно розглянути можливість залучення до такої підготовки відділу якості для

забезпечення функціонування зворотного зв'язку. Як варіант, має існувати процедура забезпечення офіційного зворотного зв'язку через відділ підготовки до відділу якості для вжиття необхідних заходів.

2. Підготовка для підтримання кваліфікації має охоплювати зміни у відповідних вимогах таких, як Part-145, зміни в організаційних процедурах і стандартах модифікацій авіаційної техніки, ТО якої здійснюється, а також проблем людського фактору, визначені внаслідок будь-якого внутрішнього чи зовнішнього аналізу інцидентів. Під час підготовки слід також розглядати випадки, коли персонал не виконав встановлені процедури, і причини того, чому певні процедури не завжди виконуються. В багатьох випадках підготовка для підтримання кваліфікації посилюватиме необхідність виконання процедур і забезпечуватиме визначення неповних чи некоректних процедур організації з метою їх подальшого коригування. Це не виключає потенційної необхідності в проведенні аудиту з якості таких процедур.

3. Підготовка для підтримання кваліфікації має бути достатньої тривалості і відбуватися кожні 2 роки з метою відповідності 145.A.35(d), і може бути поділена на ряд окремих елементів. 145.A.35(d) вимагає проведення такої підготовки персоналу, який засвідчує ТО, з метою оновлення знань щодо відповідних технологій, процедур та проблем людського фактору, оскільки вони є частиною забезпечення якості. Тому достатня тривалість має пов'язуватися з відповідними недоліками аудиту з якості та іншими внутрішніми/зовнішніми джерелами інформації, доступними для організації, стосовно людських помилок при проведенні ТО. Це означає, що у випадку організації, яка виконує ТО ПС і має небагато недоліків за результатами аудиту з якості, тривалість підготовки з підтримання кваліфікації може обмежуватися днями, а не тижнями, тоді як для подібної організації з багатьма недоліками, що виявлені при проведенні аудиту з якості, така підготовка може зайняти декілька тижнів. Для організації, яка виконує ТО компонентів ПС, тривалість підготовки для підтримання кваліфікації відповідатиме тим самим принципам, але її слід

скоротити, враховуючи більш обмежений характер такої діяльності. Наприклад, персоналу, який засвідчує ТО, який здійснює передачу до експлуатації гідравлічних насосів, може знадобитися лише декілька годин для підготовки для підтримання кваліфікації, тоді як тим, хто здійснює передачу до експлуатації газотурбінного двигуна, може знадобитися декілька днів такої підготовки. Зміст підготовки для підтримання кваліфікації має бути пов'язаним з відповідними недоліками аудиту з якості, причому рекомендується повторювати/переглядати таку підготовку принаймні раз на 24 місяці.

4. Передбачається, що метод підготовки має бути гнучким процесом і зможе, наприклад, включати курс підготовки для підтримання 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, за виключенням випадку, якщо така підготовка 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.

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

Програма підготовки для підтримання кваліфікації має охоплювати весь персонал, який засвідчує ТО, та допоміжний персонал, а також зазначати період проведення підготовки, елементи такої підготовки та відмітку, що її проведено в той період, як і було заплановано. Після підготовки така інформація має переноситися до записів персоналу, який засвідчує ТО, та допоміжного персоналу згідно з 145.А.35(j).

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

Як зазначено у 145.А.35(f), за винятком коли застосовується будь-який з непередбачуваних випадків 145.А.30(j)(5), весь потенційний персонал, який засвідчує ТО, та допоміжний персонал мають пройти оцінку компетентності, що відноситься до їх планованих обов'язків згідно з АМС 1, 2, 3 та 4 до 145.А.30(e), як застосовно.

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

1. Наступний мінімум інформації, як застосовно, повинен зберігатися у записах відносно кожної особи, яка засвідчує ТО, та допоміжного персоналу:

- (a) ПІБ;
- (b) Дата народження;
- (c) Базовий курс;
- (d) Підготовка на тип;
- (e) Підготовка для підтримання кваліфікації;
- (f) Досвід;
- (g) Кваліфікація, необхідна для отримання повноваження;
- (h) Обсяг повноважень;
- (i) Дата першої видачі повноважень;
- (j) При необхідності – дата закінчення строку повноваження;
- (k) Ідентифікаційний номер повноваження.

2. 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 системи, має бути зведена до мінімуму, щоб забезпечити, що записи не можуть бути не санкціоновано

змінені чи, що конфіденційні записи не стануть доступними для осіб, які не мають на це повноважень.

4. Компетентний орган є уповноваженою особою при перевірці системи записів для первинного схвалення або підтримання схвалення або, коли компетентний орган має підстави сумніватися в компетентності конкретної особи.

АМС 145.А.35(n) Персонал, який засвідчує ТО, та допоміжний персонал

1. Організація Part-145, що видає повноваження персоналу категорії А, який засвідчує ТО, є відповідальною за забезпечення того, що отримана цією особою підготовка на завдання, охоплювала всі завдання, на які отримано повноваження. Це особливо важливо в тих випадках, коли підготовка на завдання була надана організацією Part-147 або організацією Part-145, відмінною від тієї, яка видає повноваження.

2. «Належним чином схвалена відповідно до додатка 4 (Part-147)» означає організацію, що має схвалення на забезпечення підготовки на завдання категорії А для відповідного типу ПС.

3. «Належним чином схвалена відповідно до додатка 2 (Part-145)» означає організацію, яка має схвалення організації з ТО для відповідного типу ПС.

АМС 145.А.35(o) Персонал, який засвідчує ТО, та допоміжний персонал

1. Сертифікаційні права утримувача свідоцтва категорії В2 для засвідчення незначного планового лінійного ТО та простого усунення дефекту відповідно до 66.А.20(a)(a)(3)(ii) можуть бути надані лише організацією, яка схвалена за Part-145, якщо утримувач свідоцтва працює за трудовим договором/ за контрактом після виконання всіх вимог 145.А.35(o). Ці права

утримувача не можуть бути застосовані в іншій організації, схваленій за Part-145.

2. Якщо утримувач свідоцтва категорії В2 вже має повноваження персоналу, який засвідчує ТО, що містить незначне планове лінійне ТО та просте усунення дефекту для конкретного типу ПС, нові завдання, що відносяться до категорії А, можуть бути додані до цього типу без вимоги щодо 6 місяців досвіду. Проте, все рівно необхідна підготовка на виконання завдання (теоретична та практична) та екзамен/ оцінювання виконання цих додаткових завдань.

3. Якщо повноваження персоналу, який засвідчує ТО, має намір охопити кілька типів ПС, досвід може бути сукупним протягом одного 6-місячного періоду.

4. Для внесення нових типів до повноваження персоналу, який засвідчує ТО, слід вимагати відповідно до АМС 66.А.20(b)2 додаткових 6 місяців до вже наявного досвіду, якщо ПС не вважається подібним.

5. Термін «6 місяців досвіду» може включати повну або часткову зайнятість. Важливим аспектом є те, що особа залучалася протягом 6 місяців (не обов'язково щодня) до тих завдань, які мають намір ввести до повноважень.

АМС 145.А.36 Записи про персонал з перегляду льотної придатності

Наступний мінімум інформації, як застосовно, необхідно зберігати у записах відносно кожної особи з перегляду льотної придатності:

- (a) ПІБ;
- (b) дата народження;
- (c) повноваження персоналу, який засвідчує ТО;
- (d) досвід у якості персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, на ПС ELA1;

(e) кваліфікація, необхідна для отримання відповідного схвалення (знання відповідних частин Part-M та знання відповідних процедур з перегляду льотної придатності);

(f) обсяг повноважень на перегляд льотної придатності та посилення на персональне повноваження;

(g) дата першої видачі повноважень на перегляд льотної придатності; та

(h) при необхідності – дата закінчення строку повноважень на перегляд льотної придатності.

АМС 145.А.40(а) Обладнання та інструменти

Коли заявник на одержання схвалення визначив бажаний обсяг робіт для розгляду компетентним органом, необхідно буде продемонструвати, що всі інструменти та обладнання, вказані в даних для ТО, можуть бути надані у разі необхідності. Всі такі інструменти та обладнання, що потребують контролю з точки зору обслуговування або калібрування внаслідок необхідності вимірювання певних розмірів та параметрів моменту затягування тощо, мають бути чітко ідентифіковані та наведені в контрольному реєстрі, включаючи будь-які особисті інструменти та обладнання, на використання яких погоджується організація.

АМС 145.А.40(б) Обладнання та інструменти

1. Перевірка цих інструментів та обладнання вимагає, щоб організація мала процедуру проведення оглядів/обслуговування і, у разі необхідності, калібрування таких інструментів та обладнання на регулярній основі, 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 необхідно 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 огляди, 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 під офіційно визнаним стандартом розуміються такі стандарти, що запроваджені або опубліковані офіційною установою, незалежно від того мають вони правосуб'єктність чи ні, що широко визнаються у сфері повітряного транспорту, як встановлено стандартною практикою.

AMC 145.A.42(a)(i) Компоненти

ФОРМА 1 EASA АБО ЕКВІВАЛЕНТ:

Документом, еквівалентним Формі EASA 1, може бути:

- (a) документ передачі, виданий організацією згідно з умовами двосторонньої угоди, підписаної Європейським Союзом;
- (b) документ передачі, виданий організацією, схваленою згідно з умовами двосторонньої угоди JAA, доки він не замінений відповідним наступним договором, підписаним Європейським Союзом;
- (c) JAA Form One, видана до 28 листопада 2004 року організацією JAR-145, схваленою державою-повноправним членом JAA;
- (d) у випадку нових компонентів повітряних суден, які були передані з виробництва:

- (1) до дати впровадження Part-21 компонент має супроводжуватися JAA Form One, виданою організацією JAR-21, схваленою державою-повноправним членом JAA, і в межах системи взаємного визнання JAA;
 - (2) паспорт/ формуляр/ етикетка на компонент, що виданий організацією виробника колишнього СРСР та країн СНД;
 - (3) паспорт/ формуляр/ етикетка на компонент, що виданий організацією виробника, яка розташована в Україні, до набрання чинності Part-21;
- (e) JAA Form One, видана до 28 вересня 2005 року організацією виробника, схваленою компетентним органом відповідно до його національних правил.
- (f) у випадку, коли компоненти ПС були передані після виконання ТО:
- (1) паспорт/ формуляр/ етикетка на компонент, із записом щодо виконаного ТО організацією з ТО колишнього СРСР та країн СНД;
 - (2) паспорт/ формуляр/ етикетка на компонент, із записом щодо виконаного ТО організацією з ТО, яка розташована в Україні, до набрання чинності Part-145.

GM1 145.A.42(a)(ii) Компоненти

КОМПОНЕНТИ, НЕПРИДАТНІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ

(a) Організація має забезпечити належну ідентифікацію будь-яких компонентів, непридатних до експлуатації. Статус непридатного до експлуатації компонента має бути чітко зазначений на ярлику разом із даними про ідентифікацію компонента та будь-якою інформацією, корисною для визначення заходів, які необхідно вжити. Така інформація має зазначати, як застосовно, строк в експлуатації, статус ТО, статус зберігання, відмови, повідомлені або виявлені дефекти чи несправності, вплив несприятливих умов

навколишнього середовища, та чи компонент було встановлено на повітряне судно, яке потрапило в катастрофу або інцидент. Необхідно забезпечити засоби запобігання ненавмисного відокремлення такого ярлика від компонента.

(b) Компоненти, непридатні до експлуатації, зазвичай мають підлягати технічному обслуговуванню у зв'язку із:

(1) закінченням ресурсу, визначеного в програмі технічного обслуговування повітряного судна;

(2) невідповідністю вимогам застосовних директив льотної придатності та іншим вимогам щодо підтримання льотної придатності, що визначені як обов'язкові Агентством;

(3) відсутністю даних, необхідних для визначення статусу льотної придатності або придатності для встановлення;

(4) наявністю дефектів чи несправностей;

(5) тим, що вони були встановлені на повітряне судно, яке потрапило в інцидент або катастрофу, що може вплинути на придатність до експлуатації компоненту.

AMC1 145.A.42 (a) (iii) Компоненти

НЕВІДНОВЛЮВАЛЬНІ КОМПОНЕНТИ

Наступні типи компонентів зазвичай класифікуються як невідновлювальні:

(a) компоненти з дефектами, які не підлягають ремонту, видимими чи невидимими неозброєним оком;

(b) компоненти, які не відповідають конструкторській документації та не можуть бути приведені у відповідність до неї;

(c) компоненти, які зазнали неприпустимих модифікацій або доопрацювань, які незворотні;

(d) компоненти із сертифікованим ресурсом, які досягли чи перевищили свій сертифікований ресурс або мають неповні записи чи взагалі їх не мають;

(e) компоненти, льотнопридатний стан яких не може бути відновлений через вплив екстремальних сил, нагрівання чи несприятливих умов навколишнього середовища;

(f) компоненти, для яких неможливо досягти відповідності застосовним директивам льотної придатності;

(g) компоненти, для яких неможливо отримати записи з технічного обслуговування та/ або простежуваність до виробника

AMC1 145.A.42 (a)(iv) Компоненти

СТАНДАРТНІ ЧАСТИНИ

(a) Стандартні частини – це частини, що виготовлені у повній відповідності до встановлених специфікацій промисловості, Агентства, компетентного органу або інших специфікацій держави, які містять критерії проектування, виробництва, випробування та приймання та єдині вимоги до ідентифікації. Специфікація має містити усю інформацію, яка необхідна для виробництва та перевірки відповідності цієї частини. Це повинно бути опубліковано для того, щоб будь-яка сторона мала змогу виготовити цю частину. Прикладами специфікацій можуть бути Національні аерокосмічні стандарти (NAS), Військово-морський аерокосмічний стандарт (AN), Товариство автомобільних інженерів (SAE), SAE Sematec, Об'єднана інженерна рада електронних приладів, Об'єднана інженерна рада електронних ламп та Американський національний інститут стандартів (ANSI), специфікації EN, тощо.

(b) Для визначення частини як стандартної, утримувач сертифіката типу може видати каталог стандартних частин, який буде прийнятий компетентним органом первинного утримувача сертифіката типу, або може зробити

посилання у каталозі частин на специфікацію, якій відповідає стандартна частина. Документи, що супроводжують стандартні частини, мають чітко стосуватися конкретних частин та містити заяву про відповідність, а також інформацію про виробника та постачальника. Деякі матеріали вимагають особливих умов, таких як умови зберігання або обмеження ресурсу тощо, і це має бути включено до документів та/або упаковки матеріалу.

(с) Форма 1 EASA або еквівалент зазвичай не видається, а тому її не слід очікувати.

AMC2 145.A.42 (a)(iv) Компоненти

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

«Обов'язкові» у терміні «необов'язкові», як застосовано вище, означає - вимагаються застосовними нормами льотної придатності (CS 22.1303, 22.1305 та 22.1307) або вимагаються відповідними правилами льотної експлуатації та застосовними Правилами польотів, або як вимагається з боку управління повітряним рухом (наприклад, передавач у певному контрольованому повітряному просторі). Прикладами необов'язкового обладнання, яке можливо вважати стандартними частинами, можуть бути електричні варіометри, індикатори крену/ ковзання кулькового типу, датчики повного тиску, мембрани (варіометрів), глісадні обчислювачі, навігаційні комп'ютери, реєстратор даних/барограф/фотокамера точок повороту, очисники кромки крила (bug-wipers) та системи попередження зіткнень. Обладнання, яке має бути схвалено відповідно до норм льотної придатності, має відповідати

застосовним ETSO або еквіваленту і не вважається стандартною частиною (наприклад, кисневе обладнання).

AMC2 145.A.42 (a)(v) Компоненти

МАТЕРІАЛ

(a) Витратний матеріал – це будь-який матеріал, що використовується лише один раз, такий як мастило, клеї, суміші, фарби, хімічні барвники та герметики, тощо.

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

(c) Матеріали, як сировинні, так і витратні, мають бути прийняті лише, коли є впевненість, що вони відповідають необхідним специфікаціям. З цією метою матеріал та/або його упаковка повинні мати маркування із зазначенням застосовної специфікації та, коли застосовно, номери партії.

(d) Документи, що супроводжують всі матеріали, мають чітко стосуватися конкретного матеріалу та містити заяву про відповідність, а також інформацію про виробника та постачальника. Деякі матеріали вимагають особливих умов, таких як умови зберігання або обмеження ресурсу тощо, при цьому це має бути включено до документів та/або упаковки матеріалу.

(e) Форма 1 EASA або еквівалент не повинна видаватися для таких матеріалів, а тому її не слід очікувати. Специфікація матеріалу, як правило, визначена у даних утримувача сертифіката (додаткового сертифіката) типу, окрім випадку коли Агентство або компетентний орган погодилися про інше.

АМС2 145.А.42 (b)(i) Компоненти

ПРИЙМАННЯ КОМПОНЕНТІВ ДЛЯ ВСТАНОВЛЕННЯ

(a) Процедури приймання компонентів, стандартних частин та матеріалів мають забезпечити знаходження компонентів, стандартних частин та матеріалів у задовільному стані та у відповідності до вимог організації. Ці процедури мають базуватися на вхідних оглядах, які включають:

- (1) фізичний огляд компонентів, стандартних частин та матеріалів;
- (2) перегляд супровідних документів та даних, що має бути прийнятним відповідно до 145.А.42(a).

(b) Для приймання компонентів, стандартних частин та матеріалів від постачальників вищезазначені процедури мають включати процедури оцінки постачальника.

GM1 145.А.42(b)(i) Компоненти

ВХІДНИЙ ФІЗИЧНИЙ ОГЛЯД

(a) Щоб переконатися, що компоненти, стандартні деталі та матеріали знаходяться у задовільному стані, організація має провести вхідний фізичний огляд.

(b) Вхідний фізичний огляд має виконуватися до того, як компонент встановлений на ПС.

(c) Нижченаведений перелік, що не є вичерпним, містить типові перевірки, які необхідно виконати:

- (1) перевірити загальний стан компонентів та їх упаковки на наявність пошкоджень, які могли б порушити на їх цілісність;
- (2) перевірити чи не вийшов термін зберігання компоненту;

(3) переконатися, що деталі отримано у відповідній упаковці щодо типу компоненту: наприклад, правильна упаковка АТА 300 чи упаковка приладів чутливих до електростатики, коли необхідно;

(4) переконатися, що на компонент належним чином встановлені заглушки та ковпачки для запобігання пошкодженням чи внутрішньому забрудненню. Необхідно проявити обережність у випадку використання стрічки для покриття електричних з'єднань або місць/горловин заливання рідин, оскільки клейкі рештки можуть ізолювати електричні з'єднання та забруднити гідравлічні або паливні складові.

(d) Деталі (наприклад кріплення), що придбані партіями, мають постачатися в упаковці. На упаковці мають бути вказані застосовна специфікація/ стандарт, номер креслення (р/п), номер партії та кількість. Документи, що супроводжують матеріал, мають містити інформацію про застосовну специфікацію/стандарт, номер креслення (р/п), номер партії, кількість поставки та джерела виробництва. Якщо матеріал придбається з різних партій, необхідна для приймання документація має надаватися для кожної партії.

GM2 145.A.42(b)(i) Компоненти

ПРИКЛАДИ ПОСТАЧАЛЬНИКІВ

Постачальником може бути будь-яке джерело, яке забезпечує компоненти, стандартні частини або матеріали, які будуть використовуватись для технічного обслуговування. Можливими джерелами можуть бути : організації Part-145, Part-21 Subpart G, експлуатанти, склади, дистриб'ютори, брокери, власники / орендарі повітряних суден тощо.

GM3 145.A.42(b)(i) Компоненти

ОЦІНКА ПОСТАЧАЛЬНИКІВ

(a) Для первинної та періодичної оцінки системи якості постачальника слід враховувати наступні елементи, щоб гарантувати, що компонент та/ або матеріал поставлені у задовільному стані:

(1) наявність відповідних актуальних норм, специфікацій (таких як дані щодо поводження/ зберігання компонентів) та стандартів;

(2) стандарти та процедури підготовки персоналу та оцінки компетентності;

(3) процедури контролю терміну придатності;

(4) процедури поводження з електростатичними приладами;

(5) процедури ідентифікації джерела, з якого були отримані компоненти та матеріали;

(6) процедури закупівлі, що визначають документи, які супроводжують компоненти та матеріали для подальшого їх використання схваленими організаціями з технічного обслуговування Part-145;

(7) процедури вхідного огляду компонентів та матеріалів;

(8) процедури контролю вимірювального обладнання, які забезпечують належне зберігання, використання та калібрування, коли таке обладнання необхідне;

(9) процедури для забезпечення належних умов зберігання компонентів та матеріалів, достатніх для захисту компонентів та матеріалів від пошкодження та/ або псування. Такі процедури мають відповідати рекомендаціям виробників та відповідним стандартам;

(10) процедури належного пакування та транспортування компонентів і матеріалів для захисту їх від пошкодження та псування, включаючи процедури належного транспортування небезпечних вантажів (наприклад, специфікації ІКАО та АТА);

(11) процедури виявлення та звітування про підозри на несхвалені компоненти;

(12) процедури поводження з невідновлювальними компонентами відповідно до застосовних норм та стандартів;

(13) процедури розділення партій або перерозподілу партій та дій з відповідними документами;

(14) процедури повідомлення покупців про будь-які компоненти, які були відвантажені та згодом визнані такими, що не відповідають застосовним технічним даним або стандарту;

(15) процедури контролю відстеження та відкликання (за необхідністю) відвантажених компонентів та матеріалів;

(16) процедури моніторингу ефективності системи якості.

(b) Постачальники, які сертифіковані за офіційно визнаними стандартами, які мають систему якості, яка включає елементи, зазначені в підпункті (a), можуть бути прийнятними; такі стандарти включають:

(1) EN/ AS9120 та внесений до бази даних OASIS;

(2) ASA-100;

(3) EASO 2012;

(4) FAA AC 00-56.

Використання таких постачальників не звільняє організацію від зобов'язань відповідно до 145.A.42 щодо забезпечення того, щоб компоненти та матеріали, що постачаються, знаходились у задовільному стані та відповідали застосовним критеріям 145.A.42.

(c) Оцінка постачальника може залежати від різних факторів, таких як тип компонента, незалежно від того, чи є постачальник виробником компонента, утримувачем сертифіката типу чи організацією з технічного обслуговування, або навіть від конкретних обставин, таких як повітряне судно, яке не в змозі здійснити зліт. Ця оцінка може обмежуватися анкетною від

організації Part-145 для її постачальників, робочою оцінкою процедур постачальника або аудитом на місці, якщо це буде визнано необхідним.

GM1 145.A.42(b)(ii) Компоненти

ВСТАНОВЛЕННЯ КОМПОНЕНТІВ

Встановлення компонентів, стандартних частин та матеріалів має відбуватися лише якщо вони зазначені у застосовних даних для ТО. Це включає каталог компонентів (IPC), сервісні бюлетені (SB), керівництво з ТО ПС (АММ), керівництво з ТО компонента (СММ), тощо. Таким чином, установка компонента, стандартної частини або матеріалу може здійснюватися лише після перевірки застосовних даних для технічного обслуговування.

Ця перевірка має гарантувати, що номер креслення (р/н), статус модифікації, обмеження компонента тощо, стандартної частини або матеріалу відповідали тим, що зазначені у застосовних даних для ТО конкретного ПС або компонента (а саме: IPC, SB, АММ, СММ, тощо), на які буде встановлено цей компонент, стандартна частина або матеріал. Організація має встановити процедури для забезпечення виконання цієї перевірки перед встановленням.

AMC1 145.A.42 (b)(iii) Компоненти

ВИГОТОВЛЕННЯ ДЕТАЛЕЙ ДЛЯ ВСТАНОВЛЕННЯ

(a) Згоду компетентного органу на виготовлення частин схваленою організацією з технічного обслуговування необхідно оформити шляхом схвалення детальної процедури в Керівництві організації з технічного обслуговування (МОЕ). Цей AMC містить принципи та умови, які слід враховувати при підготовці прийнятної процедури.

(b) Виготовлення, огляд, збірка та тестування мають знаходитися в чітких межах технічних та процедурних можливостей схваленої організації з ТО.

(c) Всі дані, необхідні для виготовлення частини, мають бути схвалені або Агентством, або утримувачем сертифікату типу (TC), або утримувачем схвалення організації-розробника Part-21, або утримувачем додаткового сертифіката типу (STC).

(d) Деталі, виготовлені організацією, схваленою відповідно до Part-145, можуть використовуватися тільки цією організацією під час капітального ремонту, технічного обслуговування, модифікації або ремонту повітряного судна або компонентів, при виконанні робіт на власних виробничих приміщеннях та площ. Дозвіл на виготовлення не є схваленням на виробництво або постачання зовні, і на такі частини не видається Форма 1 EASA. Ця заборона також застосовується до оптової передачі надлишкових запасів, в яких деталі, виготовлені на місці, фізично відокремлені та виключені від тих сертифікованих деталей, що були поставлені.

(e) Виготовлення деталей, комплектів для модифікації тощо для подальшого постачання та/ або продажу не може проводитись схваленою Part-145 організацією.

(f) Дані, зазначені в підпункті (c), можуть включати процедури ремонту, які містять процедури виготовлення частин. Якщо даних про такі частини достатньо для забезпечення виготовлення, частини можуть бути виготовлені схваленою організацією Part-145. Необхідно вжити заходів для забезпечення того, що до таких даних входить детальна інформація про номери частин (номери креслень), розміри, матеріали, обробку та будь-які спеціальні технології виробництва, специфікації на особливу сировину та/або вимоги до вхідного контролю, а також переконатися в тому, що схвалена організація має необхідні можливості для виготовлення цих деталей. Такі можливості мають визначатися у процедурах Керівництва організації з технічного обслуговування. Якщо спеціальні процеси або процедури огляду визначені у схвалених даних, які недоступні в організації, організація не може виготовляти частину, якщо

утримувач сертифіката типу/ додаткового сертифіката типу не надасть схвалену альтернативу.

(g) Приклади виготовлення в межах схвалення Part-145 можуть включати, але не обмежені наступним:

- (1) виготовлення втулок, муфт та прокладок;
- (2) виготовлення другорядних конструктивних елементів та панелей обшивки;
- (3) виготовлення тросової проводки управління;
- (4) виготовлення гнучких і жорстких труб;
- (5) виготовлення електричних кабельних з'єднань та вузлів;
- (6) сформовані або оброблені листові металеві панелі для ремонту.

Всі вищезазначені виготовлені деталі мають відповідати даним, наведеним у керівництвах з капітального ремонту або ремонту, схемах модифікацій та сервісних бюлетенях, кресленнях, або мають бути схвалені компетентним органом будь-яким іншим чином.

Примітка: Не дозволяється виготовляти будь-яку деталь за зразком без наявності інженерного креслення деталі, що містить будь-який необхідний процес виготовлення, та який є прийнятним для компетентного органу.

(h) Якщо утримувач сертифіката типу або схвалена організація-виробник готовий(а) надати повні дані, які не зазначені у керівництвах повітряних суден чи сервісних бюлетенях, але надають виробничі креслення для деталей, зазначених у переліках деталей, виготовлення цих деталей не входять до обсягу схвалення, якщо інше не погоджено компетентним органом згідно з процедурою, зазначеною в Керівництві організації з технічного обслуговування.

(i) Огляд та ідентифікація

Будь-яка деталь, що виготовлена на місці, підлягає огляду до, окремо та бажано незалежно від будь-якого огляду перед її встановленням. Такий огляд має встановити повну відповідність визначеним виробничим даним, і деталь

має бути недвозначно ідентифікована як придатна до використання, із зазначенням відповідності схваленим даним. Необхідно вести відповідні записи стосовно всіх процесів виготовлення, включаючи термічну обробку та остаточні огляди. Всі деталі, за винятком тих, на яких не вистачає місця, повинні мати номер деталі, який надає чітке посилання на виробничі дані та дані щодо огляду. З метою відстеження, крім номера деталі, на ній має бути вказана інформація щодо організації, яка її виготовила.

AMC1 145.A.42 (c) Компоненти

ВІДОКРЕМЛЕННЯ КОМПОНЕНТІВ

(a) Компоненти, непридатні до експлуатації, мають бути ідентифіковані та зберігатися у безпечному місці під контролем організації з технічного обслуговування, доки не буде прийнято рішення щодо майбутнього статусу таких компонентів. Організація, яка визначила, що компонент непридатний до експлуатації, може передати його зберігання після визначення його непридатності до експлуатації власнику повітряного судна за умови, що така передача задокументована у формулярі повітряного судна, або формулярі двигуна, або формулярі компонента.

(b) «Безпечне місце під контролем схваленої організації з технічного обслуговування» означає місце, безпека якого є відповідальністю схваленої організації з технічного обслуговування. Сюди можуть входити виробничі приміщення та площі, встановлені організацією в місцях, інших ніж головні виробничі приміщення та площі з технічного обслуговування. Ці місця мають бути зазначені у відповідних процедурах організації.

(c) У випадку невідновлювальних компонентів організація має:

(1) зберігати такий компонент у безпечному місці, визначеному у підпункті (b);

(2) забезпечити пошкодження компонента таким чином, щоб неможливо було виконати його економічне відшкодування чи ремонт, перш ніж утилізувати його; або

(3) виконати маркування компонента, яке вказує, що компонент невідновлювальний, якщо за згодою власника компонента, компонент переданий для законного, не пов'язаного з польотами використання (таке як допомога для підготовки та навчання, дослідження та розробка), або для неавіаційного використання, пошкодження зазвичай не є доречним. В якості альтернативи маркуванню, можливо усунути інформацію щодо номеру креслення або таблички з даними, або зазначити інформацію щодо утилізації компонента.

GM1 145.A.42 (c)(i) Компоненти

ПОШКОДЖЕННЯ КОМПОНЕНТІВ

(a) Пошкодження слід проводити таким чином, щоб компоненти стали назавжди непридатними для їх первинного використання. Пошкоджені компоненти мають бути такими, щоб їх неможливо було відновити або замаскувати для надання їм вигляду придатних до експлуатації, наприклад, за допомогою нової обшивки, скорочення та повторного нарізання різьби на довгих болтах, зварювання, випрямлення, механічної обробки, очищення, полірування чи перефарбовування.

(b) Пошкодження може бути проведено однією або комбінацією нижченаведених процедур:

- (1) подрібнення;
- (2) спалення;
- (3) видалення елементів монтажу;
- (4) перманентна деформація деталей;
- (5) прорізання отвору за допомогою газового різака чи пилки;

- (6) плавлення;
 - (7) розпилення на багато дрібних частин; та
 - (8) будь-який інший метод, прийнятий компетентним органом.
- (с) Нижченаведені процедури є прикладами пошкодження, які часто є менш успішними, оскільки можуть виявитися неефективними на довгий строк:
- (1) штампування або вібраційне витравлення;
 - (2) обприскування фарбою;
 - (3) незначна деформація, надрізи чи відмітини молотка;
 - (4) ідентифікація ярликом чи маркуванням;
 - (5) свердління невеликих отворів; та
 - (6) розпилення лише на дві частини.

АМС 145.А.45(б) Дані для ТО

1. Окрім як зазначено у підпункті 5, кожна організація з ТО, схвалена відповідно до Part-145, повинна мати доступ до та використовувати наступні мінімальні дані для ТО, що відповідають класу рейтингу схвалення організації. Всі правила та пов'язані АМС стосовно ТО, специфікації схвалення та Керівний матеріал, всі застосовні національні вимоги та повідомлення з ТО, які не були замінені вимогою Агентства, процедура або директива та всі застосовні директиви льотної придатності EASA, а також будь-яка ненаціональна директива льотної придатності, надана договірним експлуатантом або клієнтом країн, що не входять до ЄС, а також Контроль обмежень конфігурації критичної конструкції.

2. На додаток до підпункту 1, організація із схваленим класом рейтингом категорії А – ПС, повинна мати доступ до та використовувати наступні опубліковані дані для ТО. Відповідні розділи програми ТО ПС експлуатанта, керівництва з ТО ПС, керівництва з ремонту, допоміжні документи для інспектування конструкції планеру, документи з контролю корозії, сервісні

бюлетені, сервісні інструкції, брошури з модифікаціями, керівництво з неруйнівного контролю, каталог частин, карта даних сертифіката типу, а також будь-який інший спеціальний документ, випущений як дані для ТО утримувачем сертифіката типу чи додаткового сертифіката типу.

3. На додаток до підпункту 1, організація із схваленим класом рейтингом категорії В – Двигуни/ДСУ, повинна мати доступ до та використовувати наступні опубліковані дані для ТО. Відповідні розділи керівництва з ТО та ремонту двигуна/ДСУ, сервісні бюлетені, сервісні листи, брошури з модифікаціями, керівництво з неруйнівного контролю (NDT), каталог частин, карта даних сертифіката типу, а також будь-який інший спеціальний документ, випущений як дані для ТО утримувачем сертифіката типу.

4. На додаток до підпункту 1, організація із схваленим класом рейтингом категорії С – Компоненти, крім двигунів/ДСУ в зборі, повинна мати доступ до та використовувати наступні опубліковані дані для ТО. Відповідні розділи керівництва з ТО та ремонту, сервісні бюлетені та сервісні листи постачальника, а також будь-який документ, випущений як дані для ТО утримувачем сертифіката типу, на виріб якого може бути встановлений такий компонент, коли застосовне.

5. Відповідні розділи додаткових даних для ТО, зазначених в підпунктах 2-4, призначаються стосовно обсягу робіт з ТО у кожному окремому виробничому приміщенні та площі з ТО. Наприклад, виробничі приміщення та площі з базового ТО повинні мати майже повний набір (набори) даних для ТО, тоді як для виробничих приміщень та площ з лінійного ТО знадобиться, можливо, тільки керівництво з ТО та каталог частин.

6. Організація, схвалена лише із класом рейтингом категорії D – Спеціальні види робіт, повинна мати доступ до та використовувати всі застосовні специфікації процесу виконання спеціальних видів робіт.

АМС 145.А.45(с) Дані для ТО

1. Згадана процедура має забезпечити, що коли технічний персонал виявляє неточну, неповну або неоднозначну інформацію в даних для ТО, вони мають записати детальну інформацію. Тоді процедура має гарантувати, що схвалена за Part-145 організація з ТО своєчасно повідомить автору даних для ТО про проблему, що виникла. Записи про такий зв'язок із автором даних для ТО має зберігатися організацією, схваленою за Part-145, доки утримувач сертифіката типу не роз'яснить проблему, наприклад, шляхом внесення змін до даних для ТО.

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

АМС 145.А.45(d) Дані для ТО

Згадана процедура має враховувати необхідність того, щоб механік практично демонстрував персоналу з якості запропоновану змінену інструкцію з ТО. В разі погодження, персонал з якості має схвалити 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:

- (a) Якщо початковий намір утримувачів сертифіката типу / додаткового сертифіката типу може бути здійснений більш раціонально чи більш ефективно.
- (b) 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: Контроль обмежень конфігурації критичної конструкції (CDCCL) – це обмеження з льотної придатності. Будь-яка зміна інструкцій з ТО, пов'язана з CDCCL, являє собою модифікацію ПС, яка має бути схвалена відповідно до вимог Part-21.

АМС 145.A.45(e) Дані для ТО

1. Організації з ТО необхідно:

чітко перенести дані для ТО до робочих карт або робочих відомостей, або зробити точне посилання на конкретне(і) завдання з ТО, що міститься у зазначених даних для ТО, які вже ідентифікують завдання як CDCCL, де застосовно.

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

3. Робочі картки мають диференціювати і визначати, при необхідності, демонтаж, виконання завдання, повторне складання і тестування. У випадку тривалого завдання з ТО, що залучає послідовність персоналу для виконання такого завдання, можливо знадобляться додаткові робочі картки або відомості, щоб вказати, що фактично виконала кожна окрема особа.

АМС 145.А.45(f) Дані для ТО

1. Надання даних персоналу, який виконує ТО ПС, означає, що дані повинні бути доступні для наглядців, механіків та персоналу, який засвідчує ТО, для вивчення у безпосередній близькості до ПС, на якому виконується ТО.

2. Якщо використовуються комп'ютерні системи, кількість комп'ютерних терміналів повинна бути достатньою відносно обсягу програми робіт, щоб забезпечити легкий доступ, крім випадків, коли комп'ютерна система може роздруковувати паперові копії. Якщо використовуються пристрої для зчитування/роздрукування мікрофільмів чи мікроплівок, застосовується подібна вимога.

АМС 145.А.45(g) Дані для ТО

Щоб підтримувати дані в актуальному стані, слід розробити процедуру контролю за статусом змін всіх даних і проведення перевірки на предмет отримання всіх змін та доповнень, будучи передплатником будь-якої схеми внесення змін до документів. Особливу увагу слід приділяти даним, пов'язаним з ТС, таким як компоненти з сертифікованим обмеженим ресурсом, та обмеження льотної придатності (ALI) тощо.

АМС 145.А.47(a) Планування виробництва

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 виробничих приміщень та площ;

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:

логістика;

контроль запасів;

площа приміщення;

обчислення людино-годин;

наявність людино-годин;

підготовка роботи;

наявність ангара;

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

координацію із внутрішніми та зовнішніми постачальниками тощо;

планування критичних завдань з ТО в періоди, коли персонал, швидше за все, буде найбільш уважним.

АМС 145.А.47(b) Планування виробництва

Обмеження можливостей людини в контексті планування завдань, пов'язаних із безпекою, відносяться до верхньої та нижньої меж і варіації деяких аспектів можливостей людини (циркадний (добовий) ритм/ добовий ритм людського організму), про які персонал має знати при плануванні роботи та робочих змін.

АМС 145.А.47(с) Планування виробництва

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.

GM 145.А.48 Виконання ТО

УПОВНОВАЖЕНА ОСОБА

Уповноважена особа - це особа, офіційно уповноважена організацією з ТО для виконання або нагляду за завданням з ТО. «Уповноважена особа» не обов'язково є «персоналом, який засвідчує ТО».

«ПІД ПІДПИС»

«Під підпис» - це заява, видана «уповноваженою особою», яка вказує на те, що завдання або група завдань виконана правильно. «Під підпис» стосується одного етапу процесу ТО і, отже, відрізняється від сертифіката передачі до експлуатації.

АМС1 145.А.48(b) Виконання ТО

Процедура має визначати методи виявлення помилок, критичні завдання з ТО, підготовку та кваліфікацію персоналу, що застосовує методи виявлення помилок, і як організація забезпечує, що її персонал знайомий з критичними завданнями з ТО та методами виявлення помилок.

АМС2 145.А.48(b) Виконання ТО

КРИТИЧНІ ЗАВДАННЯ З ТО

(а) Процедура має забезпечувати перегляд наступних завдань з ТО, щоб оцінити їх вплив на безпеку польотів:

- (1) завдання, що можуть вплинути на управління ПС, траєкторію польоту та положення ПС у повітрі, такі як встановлення, оснащення та регулювання органів управління польотом;
- (2) системи управління керованості та стійкості/стабілізації ПС (автопілот, перекачування палива);
- (3) завдання, що можуть вплинути на тягу ПС, включаючи встановлення двигунів, повітряних і несучих гвинтів ПС, та
- (4) капітальний ремонт, калібрування або оснащення двигунів, повітряних гвинтів, трансмісій та редукторів.

(б) Процедура має описувати, які джерела даних використовуються для визначення критичних завдань з ТО. Можуть використовуватися декілька джерел даних, таких як:

- (1) інформація від утримувача схваленої типової конструкції;
- (2) звіти про катастрофи;
- (3) розслідування та подальші дії при інцидентах;
- (4) звітування про події;
- (5) аналіз польотних даних;

- (6) результати аудитів;
- (7) механізмів моніторингу нормальної експлуатації;
- (8) зворотній зв'язок при підготовці.

АМС3 145.А.48(b) Виконання ТО

МЕТОДИ ВИЯВЛЕННЯ ПОМИЛОК

(a) Методи виявлення помилок – це дії, визначені організацією для виявлення помилок при виконанні ТО.

(b) Організація має забезпечити, щоб методи виявлення помилок були адекватними при роботі та втручанні в систему. У деяких випадках може знадобитися комбінація декількох дій (візуальний огляд, експлуатаційна перевірка, перевірка на працездатність, нівелювання).

АМС4 145.А.48(b) Виконання ТО

НЕЗАЛЕЖНИЙ ОГЛЯД

Незалежний огляд – один із можливих методів виявлення помилок.

(a) Що означає незалежний огляд

Незалежний огляд – огляд, виконаний «незалежною кваліфікованою особою», завдання, що було виконане «уповноваженою особою», враховуючи, що:

(1) «уповноважена особа» – це особа, яка виконує завдання або здійснює нагляд за виконанням завдання та бере на себе повну відповідальність за завершення завдання відповідно до застосовних даних для ТО.

(2) «незалежна кваліфікована особа» - це особа, яка виконує незалежний огляд та засвідчує задовільне завершення завдання та відсутність недоліків. «Незалежна кваліфікована особа» не видає сертифікат передачі до експлуатації, отже, від неї не вимагається наявність сертифікаційних прав;

(3) «уповноважена особа» видає сертифікат передачі до експлуатації або ставить свій підпис за завершення завдання після задовільного виконання незалежного огляду;

(4) система робочих карток, що використовується організацією, повинна записувати/реєструвати ідентифікацію обох осіб та деталі виконання незалежного огляду, при необхідності, до видачі сертифіката передачі до експлуатації або підпису за завершення завдання.

(b) Кваліфікація персоналу, який виконує незалежні огляди

Організація повинна мати процедури, щоб продемонструвати, що «незалежна кваліфікована особа» пройшла підготовку та отримала досвід з проведення конкретного огляду. Організація може розглянути можливість використання, наприклад:

- (1) персонал, який має повноваження персоналу, який засвідчує ТО, або допоміжного персоналу, або повноваження для підписання, або еквівалент, необхідний для передачі або підписання критичного завдання з ТО;
- (2) персонал, який має повноваження персоналу, який засвідчує ТО, або допоміжного персоналу, або повноваження для підписання, або еквівалент, необхідний для передачі або підписання подібного завдання у продукті подібної категорії і який отримав спеціальну практичну підготовку з завдання, що підлягає огляду; або
- (3) командир, який має обмежене сертифікаційне повноваження відповідно до 145.A.30(j)(4) і отримав належну практичну підготовку та має достатній досвід у конкретному завданні, що підлягає огляду, і про те, як виконувати незалежний огляд.

(c) Як виконувати незалежний огляд

Незалежний огляд повинен гарантувати правильне збирання, закривання та принцип роботи. При огляді систем управління, на яких було виконано ТО, незалежна кваліфікована особа повинна незалежно враховувати такі пункти:

Продовження додатка II

- (1) всі частини системи, які були фактично від'єднанні або до яких проводилося втручання, необхідно оглянути щодо правильного збирання та закривання;
 - (2) огляд системи в цілому на повне та вільне переміщення по всьому діапазону можливих рухів;
 - (3) кабелі повинні бути натягнуті правильно з достатніми зазорами від другорядних точок;
 - (4) відстеження роботи системи управління в цілому, щоб переконатися, що органи управління працюють належним чином;
 - (5) якщо різні системи управління пов'язані між собою так, що вони впливають одна на одну, всі взаємодії необхідно перевірити по всьому діапазону роботи застосовних засобів управління, та
 - (6) необхідно перевірити програмне забезпечення, яке є частиною критичного завдання з ТО, наприклад версія та сумісність з конфігурацією ПС.
- (d) Що робити у непередбачених подіях, коли наявна лише одна особа.

ПОВТОРНИЙ ОГЛЯД:

- (1) Повторний огляд є методом виявлення помилок на тих самих умовах, що і незалежний огляд, за винятком випадків, коли «уповноважена особа», яка виконує завдання з ТО, також діє в якості «незалежної кваліфікованою особи» та виконує огляд.
- (2) Повторний огляд, як метод виявлення помилок, слід виконувати лише при непередбачуваних обставинах, коли наявна лише одна особа для виконання завдання та незалежного огляду. Обставини не вважаються непередбачуваними, якщо особа або організація не призначили «незалежну кваліфіковану особу», прийнятну для конкретної лінійної станції або зміни.
- (3) Сертифікат передачі до експлуатації видається після виконання завдання «уповноваженою особою» та задовільного виконання

повторного огляду. Система робочих карток, що використовується організацією, повинна записувати/реєструвати ідентифікацію та деталі виконання повторного огляду, до видачі сертифіката передачі до експлуатації щодо виконаного завдання.

АМС 145.А.48(с) Виконання ТО

Процедури мають бути спрямовані на:

(а) мінімізацію ризику виникнення багаторазових помилок та попередження упущень. Тому в процедури мають зазначати:

- (1) що кожне завдання з ТО підписано тільки після завершення;
- (2) те, як групування завдань з метою підписання дозволяє чітко ідентифікувати критичні кроки; та
- (3) те, що робота, що виконується персоналом під наглядом (тобто тимчасовий персонал, стажист), перевіряється та підписується уповноваженим персоналом;

(b) мінімізацію ймовірності повторювання помилок при виконанні ідентичних завдань і, отже, компрометує більш ніж одну систему або функцію. Таким чином, процедури мають гарантувати, що жодна особа не зобов'язана виконувати завдання з ТО, що включає зняття/встановлення або збирання/розбирання декількох компонентів однакового типу, що встановлені в більше, ніж одну систему, та відмова яких може вплинути на безпеку польотів, на тому самому ПС або компоненті під час певної перевірки ТО. Проте, при непередбачуваних обставинах, коли наявна лише одна особа, організація може використовувати повторний огляд, як зазначено в підпункті (d) АМС4 145.А.48(b).

GM 145.A.48(c) Виконання ТО

Щоб мінімізувати ризик виникнення багаторазових помилок або ризик повторювання помилок, організація може запровадити:

процедури для планування виконання різними особами одного і того ж завдання в різних системах;

дублювати процедури огляду або повторного огляду.

GM 145.A.48(d) Виконання ТО – Контроль обмежень конфігурації критичної конструкції (CDCCL)

Організація має забезпечити, щоб при виконанні ТО не був спричинений ризик для CDCCL. Організація має приділяти особливу увагу можливим несприятливим наслідкам будь-яких змін на електропроводці ПС, навіть зміни, не пов'язаної спеціально із системою паливного бака. Наприклад, має бути загальноприйнятою практика визначення відокремлення електропроводки системи вимірювання витрат палива як CDCCL. Організація може запобігти негативним наслідкам, пов'язаним із змінами в електропроводці, шляхом стандартизації практики ТО через підготовку, а не через періодичні огляди. Необхідно забезпечити підготовку, щоб уникнути безсистемної прокладки та сплетіння проводів та забезпечити всебічне знання критичних особливостей систем паливного бака, що контролюватимуться CDCCL. Керівництво з підготовки персоналу організацій з ТО наведено в Доповненні IV до АМС 145.A.35.

АМС 145.A.50 Сертифікація ТО після виконання стандартної зміни або стандартного ремонту (SC/SR)

АМС М.А.801 АМС до Part-M містить прийнятні методи встановлення відповідності для передачі в експлуатацію SC/SR організацією, схваленою відповідно до Part-145.

АМС 145.A.50(a) Сертифікація ТО

«Становить загрозу для безпеки польотів» означає будь-який випадок, коли неможливо забезпечити безпечну експлуатацію, або який може призвести до небезпечного стану. До цього зазвичай відносяться, але не обмежене, значними тріщинами, деформаціями, корозією або несправністю важливого конструкційного елемента, будь-які вияви запалення, електричного іскріння, значні витікання гідравлічної рідини або палива, або несправність будь-якої аварійної системи чи повна відмова системи. Невиконання вимог директиви льотної придатності у встановлений термін також вважається загрозою для безпеки польотів.

АМС 145.A.50(b) Сертифікація ТО

1. «Засвідчую, що зазначена робота, якщо не зазначено інше, виконувалася у відповідності до Part-145 та у відношенні до такої роботи повітряне судно/компонент повітряного судна вважається готовим для передачі до експлуатації».

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

2. Можна використовувати альтернативний скорочений сертифікат передачі до експлуатації, який містить наступну заяву: «Сертифікат передачі до експлуатації за Part-145» замість повної сертифікаційної заяви, що зазначена у

пункті 1. Коли використовується альтернативний скорочений сертифікат передачі до експлуатації, загальна частина технічного бортового журналу має містити приклад повної сертифікаційної заяви згідно з пунктом 1.

3. Сертифікат передачі до експлуатації має стосуватися завдання, визначеного в інструкціях утримувача ТС (STC) або експлуатанта, або в програмі ТО ПС, яка в свою чергу може давати перехресне посилання на дані для ТО.

4. Дата виконання такого ТО має включати дату проведення ТО у відношенні до будь-яких обмежень ресурсу або обмежень щодо капітального ремонту із зазначенням дати/годин нальоту/циклів/посадок тощо як застосовно.

5. У випадку проведення великого об'єму ТО прийнятним є підсумовування в сертифікаті передачі до експлуатації інформації про ТО за умови наведення перехресного посилання на робочий пакет, в якому міститься вся детальна інформація про виконане ТО. В записах робочого пакету має зазначатися інформація із значеннями розмірів.

АМС1 до 145.А.50(d) Сертифікація ТО

Мета сертифіката полягає у передачі вузлів/ виробів/ компонентів/ частин (надалі – «виріб (вироби)») після ТО та передати роботи з ТО, виконані на таких виробах згідно зі схваленням, виданим компетентним органом, та дозволити встановити вироби, зняті з одного ПС/ компонента ПС, на інше ПС/ компонент ПС.

Сертифікат видається для цілей експорту/імпорту, а також для внутрішніх цілей, та слугує у якості офіційного сертифікату для виробу від виробника/організації з ТО для користувачів.

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

Сертифікат може використовуватися як змінний ярлик шляхом внесення додаткової інформації у вільне місце на зворотному боці сертифіката та відправляючи виріб з двома копіями сертифіката, щоб одна з них зрештою могла повернутися разом з виробом до організації з ТО. Альтернативне рішення – використання існуючих змінних ярликів, а також надання копії сертифіката.

На жоден виріб сертифікат не видається, якщо відомо, що такий виріб є непридатним до експлуатації, крім випадків, коли виріб проходить цілий ряд процесів ТО у декількох організаціях з ТО, схвалених за Part-145, при цьому виріб потребує наявності сертифікату на вже проведений попередній процес ТО для наступної організації з ТО, схваленої за Part-145, яка приймає такий виріб для подальших процесів ТО. У такому випадку у блоці необхідно внести чітку заяву про обмеження.

AMC2 до 145.A.50(d) Сертифікація ТО

1. На компонент ПС, який пройшов ТО окремо від ПС, видається сертифікат передачі до експлуатації після виконання такого ТО та ще один 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 використання, не обов'язково видавати Форму 1 EASA – це залежить від внутрішніх процедур передачі, які діють у цій організації і визначені в керівництві організації з ТО.

2. У випадку видачі Форми 1 EASA на компоненти, що зберігаються до набрання чинності Part-145 та Part-21, і які не були передані в експлуатацію з використанням Форми 1 EASA чи еквівалентної форми згідно з 145.A.42(a), або були зняті придатними до експлуатації з льотнопридатного ПС або ПС, що було виведено з експлуатації, застосовується наступне:

2.1. Форма 1 EASA може видаватися на компонент ПС:

ТО якого проводилося до набрання чинності Part-145 або був виготовлений до набрання чинності Part-21;

який був використаний на ПС та знятий в стані придатному до експлуатації. Приклади: орендовані та позичені компоненти ПС;

який знятий з ПС, що було виведено з експлуатації, або ПС, що потрапило в аномальні події, такі як катастрофи, інциденти, грубі посадки або попадання блискавки;

ТО якого виконала не схвалена організація.

2.2. Організація з ТО схвалена відповідно до Part-145, яка має відповідний рейтинг, може видати Форму 1 EASA, як вказано в підпунктах 2.5-2.9 цього пункту, як застосовно, відповідно до процедур, зазначених в керівництві, що схвалено компетентним органом. Організація, яка має відповідний рейтинг, відповідає за забезпечення здійснення всіх необхідних заходів для того, щоб тільки для схвалених та придатних до експлуатації компонентів ПС видавалася Форма 1 EASA згідно з цим підпунктом.

2.3. Для цілей лише цього AMC № 2, термін «відповідний рейтинг» означає організацію зі схваленим класом рейтингом для типу компоненту або виробу, на який він може бути встановлений.

2.4. Форма 1 EASA, видана згідно з цим підпунктом 2, повинна видаватися шляхом підпису в блоці 14b та приміткою «Оглянуто/Перевірено» у блоці 11. Крім того, у блоці 12 необхідно визначити:

2.4.1. коли та ким виконано останнє ТО;

2.4.2. якщо компонент невикористаний – коли він був виготовлений та ким, з посиланням на будь-яку первинну документацію, яка додається до Форми;

2.4.3. перелік усіх відомих директив льотної придатності, ремонтів та модифікацій, які були виконані. Якщо невідомо, які директиви льотної придатності, ремонти та модифікації були виконані, тоді це також слід зазначити;

- 2.4.4. детальна інформація про ресурси, які використані для частин з обмеженим ресурсом, що є будь-яким поєднанням втоми, капітального ремонту чи терміну зберігання;
- 2.4.5. для будь-якого компонента ПС, який має свою історію записів з ТО – посилання на конкретні записи історії з ТО, якщо такі записи містять інформацію, яка в інших випадках вимагається для внесення до блоку 12. Записи історії ТО та звіт про тестування перед прийняттям чи заяву, якщо застосовно, слід додати до Форми 1 EASA.

2.5. Нові/ невикористані компоненти ПС

- 2.5.1. Будь-який невикористаний компонент ПС, що знаходиться на зберіганні без Форми 1 EASA до дати набрання чинності Part-21, та який було виготовлено організацією, схваленою компетентним органом на той момент, можуть отримати Форму 1 EASA від організації з ТО схваленої відповідно до вимог Part-145, яка має відповідний рейтинг. Форма 1 EASA повинна видаватися відповідно до наступних підпунктів, які слід включити до процедури керівництва організації з ТО.

Примітка 1: Слід розуміти, що передача до експлуатації компонента ПС, який знаходився на зберіганні, але не використовувався, відповідно до цього підпункту представляє собою передачу до експлуатації після ТО згідно з Part-145, а не передачу до експлуатації після виробництва згідно з Part-21. Це не призначено для обходу процедури передачі до експлуатації після виробництва, погодженої державою-членом для частин та вузлів, призначених для встановлення виробником на власній виробничій лінії.

- (а) Звіт про тестування перед прийняттям чи заява повинна бути доступна для всіх використаних та невикористаних компонентів

ПС, які підлягають тестуванню перед прийняттям після виробництва чи ТО відповідно;

- (b) Компонент ПС необхідно оглянути на його відповідність інструкціям виробника та обмеженням щодо зберігання та стану, включаючи будь-які вимоги щодо обмеженого терміну зберігання, запобігання корозії, контрольованого клімату та спеціальних контейнерів для зберігання. Крім того, або за відсутності конкретних інструкцій щодо зберігання, компонент ПС необхідно оглянути на наявність пошкоджень, корозії та протікань для забезпечення його задовільного стану;
- (c) Необхідно встановити строк зберігання для будь-яких компонентів з обмеженим строком зберігання.

2.5.2. Якщо неможливо встановити задовільну відповідність всім застосовним умовам, зазначеним у підпунктах 2.5.1 (a) – (c) включно, компонент ПС має бути розібраний організацією, яка має відповідний рейтинг, та перевірений на відповідність застосовним директивам льотної придатності, ремонтам та модифікаціям, а також оглянутий/перевірений відповідно до даних для ТО для встановлення задовільного стану, а також, якщо це доречно, замінюються всі пломби, мастильні матеріали та компоненти з обмеженим ресурсом. Після задовільного завершення робіт та після повторного збирання може бути видана Форма 1 EASA, в якій зазначено, які роботи було виконано, а також додано посилання на дані для ТО.

2.6. Використані компоненти ПС, зняті з ПС придатного до експлуатації.

2.6.1. На придатні компоненти ПС, що зняті з ПС, зареєстрованого державою-членом, може видаватися Форма 1 EASA організацією з відповідним рейтингом, за умови відповідності цьому підпункту.

- (a) Організація повинна забезпечити, що компонент був знятий з ПС особою, яка кваліфікована належним чином;

Продовження додатка II

- (b) Компонент ПС можна вважати придатним до експлуатації тільки, якщо останній політ з цим встановленим компонентом не виявив відмови цього компонента або відповідної системи;
- (c) Компонент ПС повинен бути оглянутий з метою встановлення задовільного стану на наявність пошкодження, корозії або протікання та відповідність з будь-якими додатковими даними для ТО;
- (d) Записи щодо ПС повинні бути перевірені на будь-які незвичайні події, що з ним сталися, і які можуть вплинути на придатність компонента ПС, такі як катастрофи, інциденти, грубі посадки або попадання блискавки. За жодних обставин не можна видавати Форму 1 EASA відповідно до цього підпункту 2.6, якщо є підозра, що компонент ПС зазнав впливу екстремальних навантажень, температур та занурення, що можуть вплинути на його експлуатацію;
- (e) Записи з історії ТО повинні бути доступні для всіх серійних компонентів ПС, що були у використанні;
- (f) Повинна бути встановлена відповідність відомим модифікаціям та ремонтам;
- (g) Повинна бути встановлена кількість годин/циклів/посадок, як застосовно, для будь-яких компонентів з обмеженим ресурсом, включаючи напрацювання після капітального ремонту;
- (h) Повинна бути встановлена відповідність відомим застосовним директивам льотної придатності;
- (i) За умови задовільної відповідності підпункту 2.6.1 може бути видана Форма 1 EASA, яка повинна містити інформацію, що зазначена в підпункті 2.4, включаючи також ПС, з якого компонент було знято.

2.6.2. На придатні до експлуатації компоненти, зняті з ПС, що зареєстровано державою, яка не є державою-членом, може бути видана Форма 1 EASA лише у випадку, якщо компоненти передано у лізинг або оренду організацією з ТО, яка схвалена відповідно до Part-145, яка зберігає контроль статусу льотної придатності цих компонентів. Форма 1 EASA може бути видана та має містити інформацію, яка зазначена у підпункті 2.4, включаючи також ПС, з якого був знятий цей компонент ПС.

2.7. Використані компоненти, що зняті з ПС, виведеного з експлуатації. На придатні до експлуатації компоненти, зняті з ПС, зареєстрованого в державі-члені й виведеного з експлуатації, може бути видана Форма 1 EASA організацією з ТО, яка схвалена відповідно до Part-145, за умови відповідності цьому підпункту.

- (a) ПС, що виведене з експлуатації, іноді розбирають на запчастини. Вважається, що це є діяльністю з ТО і повинно виконуватися під контролем організації з ТО, схваленої відповідно до Part-145, із застосуванням процедур, що схвалені компетентним органом.
- (b) Для того, щоб бути придатним для встановлення, компонентам, знятим з такого ПС, може видаватися Форма 1 EASA організацією, належним чином схваленою за рейтингом, після позитивного оцінювання.
- (c) Оцінювання вимагає щонайменше відповідності стандартам, встановленим в підпунктах 2.5 та 2.6 як застосовне. Це повинно, коли відомо, включати потенційну необхідність узгодження планового ТО, яке може потребуватися для відповідності програмі ТО, застосовної до ПС, на яке компонент встановлюватиметься.
- (d) Незалежно від того, має ПС сертифікат льотної придатності чи ні, організація, яка відповідальна за сертифікацію будь-якого знятого компонента, має забезпечити, що спосіб, за яким компонент було

знято та він зберігався, є сумісним зі стандартами, яких вимагає Part-145.

- (e) Повинен бути складений структурований план для контролю процесу розбирання ПС. Розбирання повинно виконуватися організацією, що має відповідний рейтинг, під наглядом персоналу, який засвідчує ТО, який забезпечуватиме, що компоненти ПС зняті та задокументовані організованим чином згідно з відповідними даними для ТО та планом розбирання.
- (f) Необхідно переглянути всі записані дефекти ПС та врахувати можливі чинники впливу на штатні та резервні функції знятих компонентів.
- (g) Необхідно використовувати спеціальну контрольну документацію, як визначено у плані розбирання щоб полегшити ведення записів всіх дій з ТО та демонтажу компонентів, яке робиться в процесі розбирання. Компоненти, які визнано непридатними до експлуатації, мають бути відповідним чином ідентифіковані та ізольовані в очікуванні рішення щодо подальших дій. Записи про ТО, проведене для забезпечення придатності до експлуатації, мають формувати частину історії з ТО компонентів.
- (h) Для зняття та зберігання знятих компонентів необхідно використовувати придатні виробничі приміщення та площі за Part-145, що включає придатні умови навколишнього середовища, освітлення, обладнання для доступу, інструменти ПС та складські приміщення для робіт, що виконуватимуться. Хоча може бути прийнятним для компонентів, що знімаються, з урахуванням місцевих умов навколишнього середовища, не враховувати переваги закритих приміщень, подальше розбирання (за необхідності) та зберігання компонентів необхідно здійснювати згідно з рекомендаціями виробника.

2.8. Компоненти ПС, що були у використанні, ТО яких виконано організацією, що не схвалена відповідно до вимог Part-145. Для компонентів, що були у використанні, ТО яких виконала організація, що не схвалена відповідно до Part-145, перед прийманням таких компонентів необхідно проявити належну обачність. В таких випадках організація з ТО, схвалена відповідно до Part-145 за відповідним рейтингом, повинна встановити задовільний стан шляхом:

- (a) розбирання компонента для проведення належного огляду згідно з відповідними даними для ТО,
- (b) заміни всіх компонентів з обмеженим ресурсом, якщо немає задовільних доказів залишку ресурсу та/або якщо компонент знаходиться в незадовільному стані,
- (c) повторного збирання та перевірки компонента належним чином,
- (d) виконання всіх сертифікаційних вимог, зазначених у 145.A.50.

2.9. Використані компоненти ПС, зняті з ПС, що зазнало катастрофи чи інциденту. Для таких компонентів можна видавати Форму 1 EASA тільки, якщо стосовно них були проведені дії, які зазначені у підпункті 2.7, та виконано роботи відповідно до спеціального замовлення на проведення робіт, що передбачає проведення всіх додаткових необхідних перевірок та оглядів, які необхідні після катастрофи чи інциденту. Таке замовлення на виконання робіт може вимагати дій з боку утримувача сертифіката типу або безпосереднього виробника, залежно від обставин. У Блоці 12 повинно бути зроблено посилання на таке замовлення.

GM 145.A.50(d) Блок 1 «Примітки» Форми 1 EASA

Приклади даних, що можуть бути внесені до цього блоку, за необхідністю:

Документація з ТО, включаючи статус ревізії, використана при виконанні всіх робіт та не обмежуючись записом, наведеним в блоці 11.

Заява, наприклад, «відповідно до СММ» не є прийнятною.

Методи NDT із зазначенням використаної відповідної документації, якщо застосовне.

Відповідність директивам з льотної придатності або сервісним бюлетеням.

Виконані ремонти.

Виконанні модифікації.

Установлені змінні компоненти.

Статус компонентів з обмеженим ресурсом.

Обмеження терміну придатності при зберіганні.

Відхилення від замовлення на виконання робіт з ТО замовника.

Заява про передачу до експлуатації, що відповідає вимогам з технічного обслуговування іноземних компетентних органів.

Інформація, необхідна для підтримки під час транспортування, яка пов'язана зі зберіганням або збиранням після доставки.

Номери для полегшення відстеження даних, наприклад, номери партій.

АМС 145.А.50(е) Сертифікація ТО

1. Неспроможність забезпечення повної відповідності вимогам підпункту 145.А.50(а) означає, що ТО, що необхідне для експлуатанта ПС, не може бути завершено з причини закінчення наявного часу на виконання планового ТО ПС, або з огляду того, що стан ПС вимагає додаткового часу простою для проведення ТО.

2. Експлуатант ПС є відповідальними за забезпечення виконання всіх необхідних робіт з ТО до польоту і тому 145.А.50(е) вимагає інформувати такого експлуатанта у разі, коли повна відповідність з 145.А.50(а) не може бути

досягнута в межах обмежень експлуатанта. Якщо експлуатант надає згоду на відстрочення забезпечення повної відповідності, тоді сертифікат передачі до експлуатації може бути виданий в залежності від умов відстрочення, в тому числі від повноважень експлуатанта, що зазначені в сертифікаті.

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, залежно від обставин. У разі сумнівів щодо такого рішення експлуатанта, схвалена організація з ТО має повідомити 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. Процедура має звертати увагу на факт, що 145.A.50(a) зазвичай не дозволяє видачу сертифіката передачі до експлуатації у разі невідповідності і має зазначати яких заходів має вжити механік, наглядач і персонал, який засвідчує ТО, для доведення цього питання до уваги відповідного відділу чи особи, відповідальної за технічну координацію з експлуатантом ПС, щоб проблема могла бути обговорена і вирішена з експлуатантом ПС. Крім того, необхідно письмово повідомити відповідну(і) особу(и), зазначену(і) в 145.A.30(b), про такі можливі випадки невідповідності, і це має бути включено до процедури.

АМС 145.A.50(f) Сертифікація ТО

1. Прийнятний сертифікат передачі означає сертифікат, в якому чітко зазначається, що компонент ПС є придатним для експлуатації, і в якому чітко вказується організація, яка передає в експлуатацію зазначений компонент, разом із детальною інформацією про компетентний орган, відповідно до

схвалення якого працює організація, включаючи посилання на схвалення чи повноваження.

2. Відповідність усім іншим вимогам Part-145 і експлуатанта означає внесення відповідного запису до технічного бортового журналу 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 приземлилося та не в змозі здійснити зліт.

GM 145.A.55(a) Записи з ТО та перегляду льотної придатності

1. Належним чином виконані і збережені записи забезпечують власників, експлуатантів і персонал з ТО важливою інформацією для контролю позапланового і планового ТО, усунення виявлених несправностей, щоб уникнути потреби проведення повторного огляду та повторного виконання робіт з метою встановлення льотної придатності.

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

2. Деякі газотурбінні двигуни збираються з модулів, і точний загальний час експлуатації для всього двигуна не ведеться. Якщо власники та експлуатанти бажають скористатися перевагою такої модульної конструкції, тоді необхідно вести/зберігати загальний час експлуатації та записи з ТО для кожного модуля. Записи з ТО, як зазначено, необхідно зберігати разом з модулем і вони повинні доводити відповідність будь-яким обов'язковим вимогам, що відносяться до такого модуля.

3. Відновлення втрачених чи знищених записів може виконуватися шляхом посилання на інші записи, які відображають період експлуатації, вивчення записів, які ведуть ремонтні організації, та посилання на записи, які ведуть окремі механіки тощо. Якщо все це було виконано, а записи все ще неповні, власник/експлуатант може зробити заяву в нових записах, зазначаючи втрату та встановлюючи період експлуатації, що базується на дослідженні і найкращій можливій оцінці періоду експлуатації. Відновлені записи мають передаватися компетентному органу на прийняття.

Примітка: Може вимагатися виконання додаткового ТО.

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

5. Паперові записи мають бути зроблені з міцного матеріалу, що може витримати звичайне користування та зберігання. Записи мають залишатися розбірливим протягом потрібного періоду зберігання.

6. Комп'ютерні системи можуть використовуватися для контролю ТО та/або записів про подробиці виконаної роботи з ТО. Комп'ютерні системи, використані при проведенні ТО, повинні мати щонайменше одну резервну систему, яка має поновлюватися, принаймні, протягом 24 годин після проведення будь-якого ТО. Кожен термінал повинен мати програмні заходи безпеки, що унеможливають внесення змін до бази даних неуповноваженим персоналом.

АМС 145.A.55(c) Записи з ТО та перегляду льотної придатності

Пов'язані дані для ТО – це специфічна інформація, така як дані для ремонту та модифікації. Це не обов'язково потребує збереження всіх керівництв з ТО ПС, керівництв з ТО компонентів, ІРС і таке інше, що видані утримувачем сертифіката типу чи утримувачем додаткового сертифікату типу.

Записи про ТО повинні мати посилання на статус ревізії даних, що використовуються.

АМС 145.А.60(а) Звітування про події

АМС 20-8 Загальні прийнятні методи встановлення відповідності для льотної придатності виробів, компонентів та обладнання містить більш детальну інформацію щодо звітування про події.

GM 145.А.60(а) Звітування про події

Організація, що є відповідальною за типову конструкцію – це, як правило, утримувач сертифіката типу (ТС) ПС, двигуна або повітряного гвинта та/ або, якщо відомо, утримувач STC.

АМС 145.А.60(б) Звітування про події

1. Мета звітування про події полягає у визначенні факторів, що призводять до інцидентів, та з метою зробити систему стійкою до подібних помилок.

2. Система звітування про події має дозволяти і заохочувати вільне і чесне звітування про будь-яку подію, (потенційно) пов'язану з безпекою. Цьому сприятиме культивування справедливості. Організація має забезпечувати, щоб персонал недоцільно не карали за звітування чи співпрацю у розслідуванні подій.

3. Процес внутрішнього звітування має бути замкненим, з гарантуванням, що всередині організації вживаються заходи протидії загрозам для безпеки.

4. Важливо мати зворотній зв'язок з особами, які звітували, як індивідуально, так і на більш керівних посадах, для гарантування продовження їхньої участі у цьому процесі.

GM 145.A.60(c) Звітування про події

Кожний звіт має містити, принаймні, таку інформацію:

- (i) Назву організації та номер схвалення, якщо застосовне.
- (ii) Інформацію, необхідну для визначення вказаного ПС та/або компоненту.
- (iii) Дату та час, пов'язані з будь-яким обмеженням ресурсу або капітального ремонту у вигляді льотних годин/циклів/посадок тощо, як застосовне.
- (iv) Детальну інформацію про стан, як цього вимагає 145.A.60(b).
- (v) Будь-яку іншу доречну інформацію, виявлену під час проведення оцінки або виправлення умов.

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

Політика у сфері безпеки польотів та якості має, щонайменше, включати заяву із зобов'язанням організації:

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

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

1. Необхідно підтримувати поточний стан процедур ТО таким чином, щоби вони відображали найкращу практику в організації. Усі працівники організації зобов'язані повідомляти про будь-які відмінності через внутрішній механізм звітування про події в організації.

2. Усі процедури та зміни до них мають бути перевірені та затверджені, при можливості, до початку використання.

3. Всі технічні процедури необхідно розробляти та подавати з урахуванням принципів людського фактору.

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

Доповнення XI до АМС М.А.708(c) надає керівництво щодо елементів, які мають бути розглянуті для договору з ТО між САМО та організацією з ТО. Організація Part 145 має враховувати ці елементи, щоб забезпечити укладення чіткого договору або замовлення на проведення робіт перед наданням послуг з ТО.

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

Спеціалізовані види обслуговування включають будь-яку спеціалізовану діяльність, таку як, але не обмежуючись проведенням неруйнівного контролю, що вимагає особливих навичок та/або кваліфікації. 145.А.30(f) охоплює кваліфікацію персоналу, але, окрім того, існує необхідність встановити

процедури ТО, які б охоплювали контроль за будь-яким спеціалізованим процесом.

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

1. Головною метою системи якості є надання схваленій організації можливості переконатися, що вона може випускати безпечний виріб та що така організація залишається у відповідності до встановлених вимог.

2. Важливим елементом системи якості є незалежний аудит.

3. Незалежний аудит є об'єктивним процесом повсякденних вибіркового перевірок всіх аспектів спроможності організації виконувати все ТО відповідно до необхідних стандартів та включає певні вибірково перевірки виробів, оскільки це є кінцевим результатом процесу ТО. Він представляє собою об'єктивний огляд усієї діяльності, пов'язаної з ТО та призначений доповнювати вимоги 145.А.50(а) щоб персонал, який засвідчує ТО, пересвідчувався, що все необхідне ТО було виконано належним чином до видачі сертифіката передачі до експлуатації. Незалежні аудити мають включати певний відсоток довільних аудитів, які проводяться на вибірковій основі при проведенні ТО. Це означає проведення деяких аудитів протягом ночі для тих організацій, що працюють вночі.

4. Окрім випадків, які зазначені в підпунктах 7 та 9, незалежний аудит повинен забезпечити, що всі аспекти відповідності Part-145 перевіряються кожні 12 місяців, та може проводитися як всебічна єдина перевірка або розподілятися протягом 12-місячного періоду відповідно до регулярного плану. Незалежний аудит не вимагає перевірки кожної процедури стосовно кожної виробничої лінії, якщо можна показати, що певна процедура є спільною для більш ніж однієї виробничої лінії та те, що процедура перевірялася кожні 12 місяців без виявлених недоліків. У разі встановлення недоліків, відповідну

процедуру необхідно перевірити повторно у відношенні до інших виробничих ліній до усунення виявлених недоліків, після чого процедура незалежного аудиту може знову стати 12-місячною для конкретної процедури.

5. Окрім випадків, коли зазначено інше в підпункті 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 аудити процедур і виробів шляхом обрання зразка певного виробу, наприклад, ПС або двигуна або приладу, та вибіркової перевірки всіх процедур і вимог, пов'язаних із зразком конкретного виробу, щоб гарантувати, що в результаті буде льотнопридатний виріб.

Для цілей незалежного аудиту виробнича лінія включає будь-який виріб відповідно до схвалення класу-рейтингу Доповнення II, що зазначені в додатку до схвалення, виданого для конкретної організації.

Таким чином, звідси випливає, наприклад, що організації з ТО, схваленій відповідно до Part-145 як така, що здатна виконувати ТО ПС, ремонтувати двигуни, гальма та автопілоти, необхідно буде виконувати чотири повні аудити вибіркового перевірок щороку, за винятком, якщо зазначено інакше в підпунктах 5, 7 або 9.

6. Вибіркова перевірка виробу означає бути присутнім при будь-якому відповідному випробовуванні та візуально оглянути виріб і пов'язану документацію. Вибіркова перевірка не передбачає повторне розбирання або випробовування, якщо в результаті такої перевірки не виявлено недоліки, які б вимагали таких дій.

7. За винятком випадків, коли зазначено інше в підпункті 9, якщо невелика організація з персоналом не більше 10 осіб, які беруть активну участь у виконанні ТО, вирішує відповідно до 145.A.65(c)(1) укласти договір на проведення незалежного аудиту у межах системи якості, то умовою цього є проведення аудитів двічі протягом кожного 12-місячного періоду.

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

9. За винятком випадків, коли зазначено інше в підпункті 5, компетентний орган може збільшити будь-який з періодів аудиту, зазначених у цьому АМС 145.A.65(c)(1), до 100%, за умови, що не було виявлено недоліків, пов'язаних з безпекою польотів, і якщо він переконаний, що дана організація в минулому вчасно усувала недоліки.

10. За результатами кожного аудиту має бути складений звіт, в якому описується що було перевірено та виявлені недоліки щодо застосовних вимог, процедур та виробів.

11. Незалежність аудиту має бути встановлена шляхом того, що виконання аудитів завжди забезпечується персоналом, що не є відповідальним за функції, процедури або виробу, які підлягають перевірці. Таким чином, звідси випливає, що великій організації з ТО, схваленої за Part-145, будучи організацією, що має більше ніж 500 осіб персоналу з ТО, слід мати спеціальну групу аудиту з якості, єдиною функцією якої є проведення аудитів, складання звітів про виявлені недоліки та здійснення заходів щодо перевірки того, чи були усунені виявлені недоліки. Для організації з ТО, схваленої за Part-145, середнього розміру, тобто організації, чисельність персоналу з ТО якої менше ніж 500, допускається використання компетентного персоналу з одного підрозділу/відділу, який не відповідає за виробничу функцію, процедуру чи виріб, для проведення аудиту підрозділу/ відділу, який за це відповідає, за умови, що загальне планування та реалізація буде під контролем керівника з якості. Організації з ТО, в яких не більше 10 осіб персоналу з ТО, активно

здіяних в проведенні ТО, можуть передавати за договором елемент незалежного аудиту системи якості на виконання іншій організації або кваліфікованій та компетентній особі, яка схвалена компетентним органом.

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

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

2. Запропонований план, який містить список об'єктів, що мають бути перевірені під час аудиту, і має намір вказати застосовність для різних типів майстерень і виробничих приміщень та площ ПС. Список застосовується у конкретній ситуації, причому може знадобитися більш ніж один список. Кожен список має бути внесений до розкладу, щоб вказати, коли заплановано виконати аудит певного пункту і коли аудит був завершений.

ПУНКТ	КОМЕНТАР	АНГАР	ДВИГУН	МЕХАНІЧНА	АВІОНІКА
			МАЙСТЕРНЯ	МАЙСТЕРНЯ	МАЙСТЕРНЯ
145.A.25		Так	Так	Так	Так
145.A.30		Так	Так	Так	Так
145.A.35		Так	Так	Так	Так
145.A.36		Так	Ні	Ні	Ні
145.A.40		Так	Так	Так	Так
145.A.42		Так	Так	Так	Так
145.A.45		Так	Так	Так	Так
145.A.47		Так	Так	Так	Так
145.A.48		Так	Так	Якщо застосовне	Якщо застосовне
145.A.50		Так	Так	Так	Так
145.A.55		Так	Так	Так	Так

Продовження додатка II

ПУНКТ	КОМЕНТАР	АНГАР	ДВИГУН	МЕХАНІЧНА	АВІОНІКА
145.A.60		Так	Так	Так	Так
145.A.65		Так	Так	Так	Так
2.1	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.2	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.3	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.4	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.5	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.6	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.7	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.8	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.9	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.10	МОЕ	Так	Ні	Ні	Ні
2.11	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.12	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.13	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.14	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.15	МОЕ	Так	Ні	Ні	Ні
2.16	МОЕ	Так	Так	Так	Так
2.17	МОЕ	Якщо застосовне	Якщо застосовне	Якщо застосовне	Якщо застосовне
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 застосовне	Якщо застосовне	Якщо застосовне	Якщо застосовне
2.22	МОЕ	Так	Так	Ні	Ні
2.23	МОЕ	Так	Так	Якщо застосовне	Якщо застосовне
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
2.29	МОЕ	Так	Ні	Ні	Ні
2.30	МОЕ	Так	Ні	Ні	Ні
L2.1	МОЕ	Якщо застосовне	Ні	Ні	Ні
L2.2	МОЕ	Якщо застосовне	Ні	Ні	Ні

ПУНКТ	КОМЕНТАР	АНГАР	ДВИГУН	МЕХАНІЧНА	АВІОНІКА
L2.3	МОЕ	Якщо застосовне	Ні	Ні	Ні
L2.4	МОЕ	Якщо застосовне	Ні	Ні	Ні
L2.5	МОЕ	Якщо застосовне	Ні	Ні	Ні
L2.6	МОЕ	Якщо застосовне	Ні	Ні	Ні
L2.7	МОЕ	Якщо застосовне	Ні	Ні	Ні
3.9	МОЕ	Якщо застосовне	Якщо застосовне	Якщо застосовне	Якщо застосовне
3.10	МОЕ	Якщо застосовне	Якщо застосовне	Якщо застосовне	Якщо застосовне
3.11	МОЕ	Якщо застосовне	Якщо застосовне	Якщо застосовне	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 застосовне	Якщо застосовне	Якщо застосовне	Якщо застосовне
M.A.201(c)		Так	Так	Так	Так
M.A.403(b)		Так	Ні	Ні	Ні

Примітка 1: «якщо застосовне» означає «якщо застосовний або має відношення».

Примітка 2: У випадку лінійної станції, аудити всіх лінійних станцій мають виконуватись з частотою, що погоджена компетентним органом з урахуванням обмежень АМС 145.A.65(c)(1).

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

1. Важливим елементом системи якості є система зворотного зв'язку з питань якості.

2. Система зворотного зв'язку з питань якості не може доручатися за договором іншим особам. Основною функцією системи зворотного зв'язку з питань якості є забезпечення того, щоб всі недоліки, виявлені під час незалежних аудитів з якості в організації, належним чином досліджені та своєчасно усунуті, а також щоб дати змогу відповідальному керівнику бути поінформованим про будь-які проблеми з безпеки польотів та ступінь відповідності організації Part-145.

3. Звіти про проведення незалежних аудитів з якості, про які зазначено в підпункті 10 АМС 145.А.65(с)(1), мають надсилатися у відповідний(і) підрозділ(и) для усунення недоліків та наданням планових дат усунення. Дати усунення мають обговорюватися із таким(и) підрозділом(ами) до того, як такі дати буде затверджено у звіті підрозділом якості або призначеним аудитором з якості. Відповідний(і) підрозділ(и) має (мають) відповідно до 145.А.65(с)(2) усунути недоліки та повідомити підрозділ якості або аудитора з якості про факт усунення.

4. Відповідальний керівник має регулярно проводити зустрічі із персоналом для перевірки процесу усунення, проте у великих організаціях такі зустрічі можуть бути делеговані для повсякденного проведення керівнику з якості, за умови, що хоча б двічі на рік відповідальний керівник проводить зустрічі із керівним персоналом з метою перегляду та оцінки загальної діяльності та отримання хоча б піврічного підсумкового звіту про виявлені недоліки.

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

АМС 145.А.70(а) Керівництво організації з ТО

Керівництво організації з ТО має містити наступну інформацію:

Інформація, зазначена в підпунктах (6) та (12) – (16) включно, 145.А.70(а), як частина керівництва організації з ТО, може вестися у вигляді окремих документів або окремих електронних файлів в залежності від керівної частини згаданого керівництва, що містить чіткі перехресні посилання на такі документи або електронні файли.

Керівництво має містити інформацію, що зазначена в цьому АМС, як застосовне. Інформація може розміщуватись у будь-якому порядку за умови, що охоплені всі застосовні сфери. Якщо організація використовує інший формат, наприклад, щоб дозволити керівництву служити для більш ніж одному схваленню, тоді керівництво має містити перехресне посилання на Додаток, використовуючи цей перелік, як покажчик з поясненням де в Керівництві можна знайти необхідний матеріал.

Керівництво має містити інформацію, як застосовне, про те, як організація з ТО відповідає інструкціям щодо Обмежень щодо контролю обмежень конфігурації критичної конструкції (CDCCL).

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

Експлуатант може використовувати електронну обробку даних (EDP) для публікації керівництва організації з ТО. Керівництво організації з ТО має бути доступне для компетентного органу, що його схвалює, у формі, прийнятній для

компетентного органу. Необхідно приділити увагу сумісності систем публікації EDP з необхідністю поширення керівництва організації з ТО як всередині організації, так і поза її межами.

Частина 0 ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ (експлуатанти в межах Європейського Співтовариства та України)

Ця секція зарезервована для тих організацій з ТО, що схвалені відповідно до Part-145, які також є експлуатантами в межах ЄС та України.

Частина 1 КЕРІВНИЦТВО

- 1.1 Корпоративне зобов'язання відповідального керівника
- 1.2 Політика у сфері безпеки польотів та якості
- 1.3 Керівний персонал
- 1.4 Обов'язки та відповідальність керівного персоналу
- 1.5 Структура управління організації
- 1.6 Перелік персоналу, який засвідчує ТО, допоміжного персоналу та персоналу з перегляду льотної придатності
- 1.7 Людські ресурси
- 1.8 Загальний опис виробничих приміщень та площ за всіма адресами, що підлягають схваленню
- 1.9 Обсяг робіт, що збирається виконувати організація
- 1.10 Процедура повідомлення компетентного органу стосовно змін в діяльності/схваленні/місцезнаходженні/персоналі організації
- 1.11 Процедура внесення змін до Керівництва, включаючи делеговані процедури (якщо застосовно)

Частина 2 ПРОЦЕДУРИ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

- 2.1 Процедура оцінки постачальника та контролю субпідрядників
- 2.2 Приймання/ огляд компонентів ПС та матеріалів від зовнішніх

підрядників

- 2.3 Зберігання, маркування та передача компонентів ПС і матеріалів для ТО ПС
- 2.4 Приймання інструментів та обладнання
- 2.5 Калібрування інструменту та обладнання
- 2.6 Використання інструменту та обладнання персоналом (включаючи альтернативний інструмент)
- 2.7 Стандарти чистоти виробничих приміщень та площ для виконання ТО
- 2.8 Інструкції з ТО та взаємозв'язок з інструкціями виробників ПС/компонента ПС, включаючи їх оновлення та доступність для персоналу
- 2.9 Процедура ремонту
- 2.10 Відповідність до програми ТО ПС
- 2.11 Процедура виконання директив льотної придатності
- 2.12 Процедури 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 Звітування про дефекти компетентному органу/ експлуатанту/ виробнику
- 2.19 Повернення дефектних компонентів ПС на склад
- 2.20 Дефектні компоненти та їх повернення зовнішнім підрядникам
- 2.21 Контроль систем комп'ютерної реєстрації записів з ТО
- 2.22 Контроль планування роботи в людино-годинах для запланованого ТО
- 2.23 Критичні завдання з ТО та методи виявлення помилок
- 2.24 Посилання на конкретні процедури з ТО, такі як:
 - Процедури гонки двигуна
 - Процедури перевірки наддуву ПС

Процедури буксирування ПС**Процедури руління ПС**

- 2.25 Процедури виявлення та усунення помилок при виконанні ТО
- 2.26 Процедури передачі робочих змін/ завдань
- 2.27 Процедури повідомлення про неточності та двозначності даних для ТО утримувача сертифіката типу
- 2.28 Процедури планування виробництва
- 2.29 Процедури перегляду льотної придатності та записів для ПС ELA1, які не використовуються у комерційній експлуатації
- 2.30 Розробка та опрацювання схвалення програм ТО для ПС ELA2, які не використовуються у комерційній експлуатації

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 огляд на наявність/ видалення залишків рідини проти-/анти-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 роботи з запасними та запозиченими компонентами при лінійному ТО
- L2.6 Процедура повернення дефектних компонентів, які зняті з ПС при лінійному ТО
- L2.7 Процедура щодо критичних завдань з ТО та методи виявлення помилок при лінійному ТО

Частина 3 ПРОЦЕДУРИ СИСТЕМИ ЯКОСТІ

- 3.1 Аудит з якості процедур організації

- 3.2 Аудит з якості ПС
- 3.3 Аудит з якості процедури виконання необхідних коригувальних дій
- 3.4 Процедури підготовки та кваліфікації персоналу, який засвідчує ТО, та допоміжного персоналу
- 3.5 Записи про персонал, який засвідчує ТО, та допоміжний персонал
- 3.6 Персонал, що виконує аудит з якості
- 3.7 Кваліфіковані інспектори
- 3.8 Кваліфіковані механіки
- 3.9 Процедура звільнення від виконання завдань з ТО ПС чи компоненту 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 підготовки з «людського фактору»
- 3.14 Оцінка компетентності персоналу
- 3.15 Процедури підготовки на робочому місці (on-the-job training) відповідно до Розділу 6 Доповнення III до Part-66 (обмежується випадком, коли компетентний орган для схвалення Part-145 та для свідоцтва Part-66 однаковий).
- 3.16 Процедура видачі рекомендації компетентному органу щодо видачі свідоцтва Part-66 відповідно до 66.V.105 (обмежується випадком, коли компетентний орган для схвалення Part-145 та для свідоцтва Part-66 однаковий).

Частина 4

- 4.1 Експлуатанти, з якими укладено договори
- 4.2 Процедури експлуатанта та оформлення документів
- 4.3 Оформлення записів експлуатанта

Частина 5

- 5.1 Зразки документів
- 5.2 Перелік субпідрядників згідно з 145.A.75(b)
- 5.3 Перелік місць проведення лінійного ТО згідно з 145.A.75(d)
- 5.4 Перелік договірних організацій згідно з 145.A.70(a)(16)

Частина 6 ПРОЦЕДУРИ З ТО ЕКСПЛУАТАНТА

Ця частина зарезервована для тих організацій з ТО, що схвалені 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, що схвалені за Part-145, та також сертифіковані як ремонтні станції FAA FAR Part-145.

Зміст цієї частини має ґрунтуватися на Керівництві з додаткового ТО (MAG), виданому EASA та FAA відповідно до угоди між Сполученими Штатами Америки та Європейським Союзом про співробітництво у сфері регулювання безпеки цивільної авіації.

Частина 8 ДОДАТКОВІ ПРОЦЕДУРИ TRANSPORT CANADA CIVIL AVIATION (ТССА) ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЙ З ТО, СХВАЛЕНИХ ЗА CAR 573

Ця Частина зарезервована для тих організацій з ТО, що схвалені за Part-145, та мають схвалення за CAR 573.

Зміст цієї Частини має ґрунтуватися на Керівництві з додаткового ТО (MAG), виданому EASA та ТССА відповідно до угоди про безпеку цивільної авіації між Європейським Союзом та Канадою.

GM 145.A.70(a) Керівництво організації з ТО

1. Мета керівництва з організації з ТО полягає в тому, щоб встановити процедури, способи та методи організації.

2. Відповідність з його змістом буде гарантувати відповідність вимогам Part-145, що є передумовою до одержання і підтримання схвалення організації з ТО.

3. 145.A.70 (a)(1) – (a)(11) становить частину «керівництво» МОЕ, а тому може бути зроблений як один документ і бути доступний особі (особам), визначеній(им) у 145.A.30(b), якій(им) необхідно знати його зміст. Перелік персоналу, який засвідчує ТО, та допоміжного персоналу категорій В1 і В2 згідно з 145.A.70(a)(6), 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 керівництв з окремих процедур. Слід пам'ятати, що в МОЕ має бути перехресне посилання на ці документи.

5. Персонал необхідно ознайомити з тими частинами керівництв, які мають відношення до робіт з ТО, які вони виконують.

6. Організація має визначити в МО, хто має вносити зміни до керівництва, особливо у випадку, коли воно складається з декількох частин.

7. Керівник з якості має бути відповідальним за контроль внесення змін до МОЕ, якщо інше не погоджено компетентним органом, включаючи пов'язані з ним керівництва з виконання процедур та подання запропонованих змін до компетентного органу. Однак, компетентний орган може погодитися через процедуру в розділі внесення змін МОЕ, що деякі визначені класи змін можуть бути внесені без попереднього схвалення компетентним органом.

8. МОЕ має визначити чотири головні частини:

(a) Керівництво МОЕ, що охоплює частини, зазначені раніше.

- (b) Процедури з ТО, що охоплюють всі аспекти того, як компоненти ПС приймаються із зовнішніх джерел та як на ПС буде виконано ТО відповідно до стандарту.
- (c) Процедури системи якості, включаючи методи кваліфікації механіків, інспекторів, персоналу, який засвідчує ТО, та персоналу аудиту якості.
- (d) Процедури договірному експлуатанта та оформлення документів.

9. Заява відповідального керівника, як визначено в 145.A.70(a)(1) має включати наміри викладені у наступному підпункті та, взагалі, ця заява може бути використана без змін. Будь-які зміни заяви не мають змінити її наміри.

Це керівництво та будь-які пов'язані керівництва, на які є посилання, визначають організацію та процедури, на яких базується схвалення (компетентного органу) за Part-145, як того вимагає 145.A.70. Ці процедури схвалені підписантом та мають виконуватися, як застосовне, коли замовлення на проведення робіт виконуються згідно з умовами схвалення за Part-145.

Приймається, що ці процедури не перевищують необхідності відповідати будь-яким новим або зміненим правилам, що видаються час від часу (компетентним органом*), коли ці нові або змінені правила суперечать цим процедурам.

Зрозуміло, що (компетентний орган*) схвалить цю організацію, доки (компетентний орган*) переконаний, що процедури виконуються та робочі стандарти підтримуються. Крім того, зрозуміло, що (компетентний орган*) зберігає право призупинити, обмежити або анулювати схвалення організації якщо (компетентний орган*) має докази, що процедури не виконуються та стандарти не підтримуються.

Підпис.....

Дата.....

Відповідальний керівник та... (зазначте посаду)...

За та від імені... (зазначте назву організації)...

Примітка: Коли зазначено (компетентний орган*), будь-ласка, вставте фактичну назву компетентного органу, наприклад: EASA, CAA-NL, LBA, DGAC, CAA тощо.

У випадку коли відповідальний керівник змінюється, важливо забезпечити, що новий відповідальний керівник підписав заяву, зазначену у підпункті 9 за першою ж нагодою.

Невиконання цієї дії може позбавити чинності схвалення за Part-145.

Коли організація схвалена відповідно до будь-якої іншої частини, що містить вимогу щодо керівництва, для задоволення вимог достатнім буде наявність додатка, який роз'яснює розходження, за винятком того, що у цьому додатку має бути покажчик, який вказуватиме, де розглядаються ті частини, яких немає в додатку.

АМС 145.A.75(b) Привілеї організації

1. Робота відповідно до вимог системи якості організації, належним чином схваленої за Part-145 (субпідряд), відноситься до випадку організації, що не схвалена за Part-145 та виконує лінійне ТО ПС або незначне ТО двигуна, або інших компонентів ПС, або надає спеціалізовані види обслуговування, як субпідрядна організації, для організації належним чином схваленої за Part-145. Для того, щоб бути схваленою належним чином на право залучення субпідрядників, організації необхідно 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 пункту.

Примітка. Для тих організацій, що схвалені відповідно до Part-145, які також сертифіковані FAA за FAR Part-145, необхідно зазначити, що FAR Part-145 передбачає більші обмеження щодо діяльності з ТО, яка може бути передана за підрядом чи субпідрядом до іншої організації з ТО. Тому

рекомендовано, щоб у будь-якому переліку договірних або субпідрядних організацій з ТО було визначено, які з них відповідають критеріям Part-145, а які – критеріям FAR Part-145.

2. ТО двигунів або модулів двигунів, за винятком повного обсягу ТО у майстерні чи 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 ПЕРЕДАЧІ ПО СУБПІДРЯДУ ЗА PART-145

3.1 Основними причинами для надання дозволу організації, схваленої відповідно до Part-145, на передачу по субпідряду виконання певних завдань з ТО є наступні:

- (a) дозволити прийняття спеціалізованих послуг з ТО, таких як, але не обмежуючись цим, нанесення покриття, термічна обробка, плазмове напилення, виробництво конкретних деталей для незначних ремонтів/ модифікацій тощо, без необхідності безпосереднього схвалення компетентним органом у таких випадках.
- (b) дозволити прийняття виконаного ТО ПС, але не включаючи базових форм ТО, як визначено у 145.A.75(b), організаціями, які належним чином не схвалені за Part-145, коли недоречно чекати на безпосереднє схвалення компетентним органом. Компетентний орган визначить, коли це недоречно, але взагалі вважається недоречним, якщо тільки одна або дві організації з ТО мають намір скористатися послугами субпідрядної організації.
- (c) дозволити прийняття ТО компонентів.
- (d) дозволити визнання ТО двигуна, але не включаючи форму ТО у майстерні чи капітальний ремонт двигуна або модуля двигуна, як визначено у 145.A.75(b), виконаного організаціями, які належним чином не схвалені за Part-145, коли недоречно чекати на

безпосереднє схвалення компетентним органом. Визначення недоречності таке саме, як у підпункті (b).

3.2 Коли ТО виконується відповідно до системи контролю 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 виробках організації з ТО, мають відповідати вимогам Part-145 протягом цього ТО, і це також покладає на організацію відповідальність щодо забезпечення виконання таких вимог.

3.3 Відносно критеріїв, визначених у підпункті 3.1, від організації не вимагається мати всі виробничі приміщення та площі для проведення ТО, що необхідно передати по субпідряду, але необхідно мати власну кваліфікацію для того, щоб визначити відповідність субпідрядника необхідним стандартам. Однак, організація не може бути схвалена, доки вона не матиме власних виробничих приміщень та площ, процедур та кваліфікацію для виконання більшої частини ТО, на проведення якого вона бажає бути схваленою з точки зору кількості класів-рейтингів.

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 електропокриття, фарбування тощо. Для того, щоб надати дозвіл щодо залучення таких субпідрядників, компетентний орган має переконатися, що організація має необхідну кваліфікацію та процедури, щоб контролювати таких субпідрядників.

3.5 Будь-яка організація, що працює поза межами свого схвалення, вважається не схваленою. Така організація може за таких обставин здійснювати свою діяльність лише під субпідрядним контролем іншої організації, схваленої за Part-145.

3.6 Компетентний орган надає схвалення субпідрядників, схвалюючи Керівництво організації з ТО, що містить відповідну процедуру щодо контролю субпідрядників.

4. ГОЛОВНІ ПРОЦЕДУРИ PART-145 КОНТРОЛЮ ЗА СУБПІДРЯДНИКАМИ, НЕ СХВАЛЕНИМИ ЗА PART-145

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

4.2. Організації, схвалена відповідно до Part-145, необхідно визначити, в якому обсязі вона використовуватиме виробничі приміщення та площі субпідрядника. Як загальне правило, від організації вимагається власна облікова документація, схвалені дані та матеріал/запасні частини для використання, але вона може дозволити використати інструмент, обладнання та персонал субпідрядника, доки такий інструмент, обладнання та персонал відповідають вимогам Part-145. У випадку із субпідрядниками, які забезпечують спеціалізовані види обслуговування, може бути необхідним – для практичних цілей – використовувати їх персонал, який виконує спеціалізовані види обслуговування, схвалених даних та матеріалів, за умови прийняття організацією, схваленою відповідно до 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 оглядами та передачею від субпідрядника. 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 видаватися на виробничих приміщеннях та площах субпідрядників або організації персоналом, якому належним чином видане сертифікаційне повноваження відповідно до 145.A.30 організацією, схваленою за Part-145. Такий персонал зазвичай походить з організації, схваленої відповідно до Part-145, але це також може бути особа від субпідрядника, яка відповідає стандартам до персоналу, який засвідчує ТО, схваленої організації з ТО, яка в свою чергу схвалена компетентним органом через керівництво організації з ТО. Сертифікат передачі до експлуатації та Форма 1 EASA завжди видаватимуться з посиланням на схвалення організації з ТО.

4.5. Процедура контролю за субпідрядником передбачає наявність 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 Part-145, що виконує аудит якості, необхідно проводити аудити процедур моніторингу за субпідрядниками та вибіркового аудиту субпідрядників, якщо тільки це завдання вже не виконано персоналом, що здійснює аудит якості, як зазначено у підпункті 4.1.

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

AMC 145.A.80 Обмеження організації

Цей пункт призначений для вирішення ситуації, коли більша організація може тимчасово не володіти усіма необхідними інструментами, обладнанням та ін. для типу ПС або варіанта, визначених у схваленні організації. Цей пункт

означає, що компетентному органу не потрібно змінювати схвалення для виключення типу або варіантів ПС на підставі того, що це є тимчасовою ситуацією та має місце зобов'язання організації знову отримати інструменти, обладнання та ін. до того, як може знову розпочатися ТО на типі ПС.

РОЗДІЛ В – ПРОЦЕДУРА ДЛЯ КОМПЕТЕНТНИХ ОРГАНІВ

АМС 145.В.10(1) Компетентний орган – загальні положення

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

2. Компетентний орган має зберегти ефективний контроль важливих функцій нагляду та не делегувати їх таким чином, що організації з ТО Part-145, фактично, самостійно регулюватимуть свою діяльність з питань льотної придатності.

3. Встановлення організаційної структури має забезпечувати, щоб різні завдання та обов'язки компетентного органу не покладалися на окремих осіб. Це означає, що постійне та безперешкодне виконання цих завдань та обов'язків компетентного органу також має бути гарантоване у випадку хвороби, нещасного випадку або звільнення окремих працівників.

АМС 145.В.10(3) Компетентний орган – кваліфікація та підготовка

1. Інспектори компетентного органу повинні мати:

1.1 практичний досвід та навички у застосуванні стандартів безпеки польотів та практик безпечної експлуатації.

1.2 всебічні знання щодо:

(a) відповідних частин правил, сертифікаційних специфікацій та керівного матеріалу;

(b) процедур компетентного органу;

(c) прав та обов'язків інспектора;

(d) систем якості;

(e) управління підтриманням льотної придатності;

(f) експлуатаційних процедури, коли вони мають вплив на управління підтриманням льотної придатності ПС або ТО.

1.3 підготовку щодо техніки аудитів

1.4 п'ять років відповідного досвіду роботи, щоб отримати дозвіл працювати самостійно як інспектор. Це може включати досвід, отриманий при навчанні для отримання кваліфікаційного рівня зазначеного в підпункті 1.5.

1.5 відповідний інженерний ступінь або кваліфікацію техніка з ТО ПС з додатковим навчанням. "Відповідний інженерний ступінь" 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, в тому числі підготовка з безпеки паливних баків (FTS), як описано у Доповненні IV до АМС 145.А.30(е) та 145.В.10(3).

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

3. Необхідно розробити програму підвищення кваліфікації, яка забезпечує, що інспектори продовжують бути компетентними для виконання покладених на них завдань.

АМС 145.В.10(4) Компетентний орган – процедури

Задokumentовані процедури мають містити наступну інформацію:

- (a) Призначення компетентного органу(ів) державою-членом.
- (b) Посада(и) та П.І.Б. керівника(ів) компетентного органу та їхні обов'язки та відповідальність.
- (c) Організаційну(і) структуру(и), що відображають відповідні взаємозв'язки відповідальності керівного персоналу.
- (d) Процедура, що встановлює кваліфікаційні вимоги для персоналу, а також перелік персоналу, який має право підпису сертифікатів.
- (e) Загальний опис виробничих приміщень та площ.
- (f) Процедури, що визначають порядок забезпечення компетентним(ими) органом(ами) дотримання вимог Part-145.

АМС 145.В.20(1) Первинне схвалення

1. Офіційно підтверджений компетентним органом у письмовому вигляді означає, що для цієї діяльності необхідно використовувати Форму 4 EASA. За винятком відповідального керівника, Форма 4 EASA заповнюється для кожної особи, яка призначена на посаду, як передбачено 145.А.30(b).

2. Ознакою офіційного погодження має бути використання Форми 4 EASA, а у випадку відповідального керівника – схвалення керівництва організації з ТО, яке містить підписане корпоративне зобов'язання відповідального керівника.

АМС 145.В.20(2) Первинне схвалення

Перевірка того, що організації відповідає процедурам керівництва, має здійснювати компетентний орган шляхом схвалення керівництва організації з ТО.

АМС 145.В.20(3) Первинне схвалення

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

2. Рекомендується, щоб аудит проводився базуючись на виробничій лінії типу виробу. Наприклад, якщо організація має рейтинги Airbus A310 та A320, аудит концентрується лише на одному типі для повної перевірки відповідності і в залежності від результатів, перевірка другого типу може вимагати лише вибіркової перевірки тих сфер, які за перевіркою першого типу виявилися слабкими.

3. Інспектор компетентного органу, який проводить аудит, має завжди переконуватися, що під-час аудиту його/її постійно супроводжує керівник з технічного обслуговування організації. Зазвичай це керівник з якості. Причиною такого постійного супроводу є забезпечення того, що організація буде повністю ознайомена з будь-якими недоліками, що будуть виявлені під час аудиту.

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

АМС 145.В.20(5) Первинне схвалення

1. Звіт з аудиту має бути оформлений у Формі 6 EASA.
2. Перегляд якості звіту з аудиту Форми 6 EASA має виконуватися компетентною незалежною особою, призначеною компетентним органом. Перегляд має брати до уваги відповідні пункти Part-145, категоризацію рівня виявлених недоліків та прийняті коригуючі дії. Позитивний перегляд форми аудиту зазначається підписом у формі аудиту.

АМС 145.В.20(6) Первинне схвалення

1. Звіти мають включати дату усунення кожного недоліку разом із посиланням на звіт компетентного органу або на лист, що підтверджує усунення недоліку.

2. Можуть бути випадки, коли інспектор компетентного органу може опинитися в такій ситуації, під час аудиту організації-заявника, коли він не впевнений у відповідності. В такому випадку необхідно повідомити організацію про можливу невідповідність на даний момент, а також, що ситуація буде розглянута компетентним органом, перед тим як остаточне рішення буде прийняте.

Якщо розгляд підтверджує, що недолік відсутній, достатньо буде повідомити про це організацію в усній формі.

3. Недоліки необхідно записувати у форму звіту з аудиту з попереднім віднесенням їх до рівня 1 або 2. Після аудиту, за результатами якого були виявлені певні недоліки, компетентний орган має переглянути попередні рівні недоліків, уточнюючи їх, за необхідності, та змінюючи попередню категорію на остаточну.

4. Про всі недоліки організація-заявник повідомляється у письмовому вигляді протягом двох тижнів від дати проведення аудиту.

АМС 145.В.25(1) Видача схвалення

1. Для схвалень, в яких задіяний більше ніж одна держава-член, схвалення потрібно видавати за взаємодією з державою-членом, на території якої розташовані інші виробничі приміщення та площі з ТО. В практичних цілях рекомендується, що первинне схвалення має видаватися на підставі результатів спільного аудита за участю держави-члена, що схвалює організацію, та держави-члена, на території якої розташовано виробничі приміщення та площі. Проведення аудитів, що призначені для продовження схвалення, має бути делеговано державі-члену, на території якої розташовані виробничі приміщення та площі, а форма аудиту та рекомендація надаються державі-члену, що видає схвалення.

2. Схвалення має базуватися лише на можливостях організації (включаючи будь-яких пов'язаних субпідрядників) щодо відповідності вимогам Part-145 та не обмежуватися тільки посиланням на вироби, сертифіковані EASA/національний сертифікат типу.

Наприклад, якщо організація спроможна виконувати ТО у рамках обмежень Part-145 ПС серії Boeing 737-200, в додатку до схвалення має бути зазначено A1 Boeing 737-200 серії, а не Boeing 737-2H6, що є позначенням конкретної авіакомпанії однієї з багатьох -200 серії.

3. Компетентний орган має в письмовій формі підтвердити схвалення Керівництва.

АМС 145.В.25(2) Видача схвалення

Схвалення за Part-145 має бути необмеженого строку.

АМС 145.В.25(3) Видача схвалення

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

АМС 145.В.30(1) Підтримання схвалення

Інспектор(и) компетентного органу може(можуть) зарахувати результати 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 Part-145, та

в записах 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;

аудит за певним пунктом, відносно якого виникли зауваження, має бути проведений не пізніше, ніж через 24 місяці після останнього аудиту за цим пунктом.

АМС 145.В.30(2) Підтримання схвалення

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

2. Рекомендується, щоб частина аудиту була зосереджена на внутрішніх звітах організації з самоконтролю якості, що складаються за результатами

організаційних переглядів, для того, щоб визначити, чи виявляє та усуває організація свої проблеми.

3. При успішному завершенні аудиту(ів), включаючи перевірку керівництва організації з ТО, інспектор, який проводив аудит, має заповнити форму звіту аудита, зазначивши всі виявлені недоліки, дії щодо остаточного усунення недоліків та рекомендації. Для цього необхідно використовувати Форму 6 EASA.

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 приймати вибіркову програму, що ґрунтується на кількості лінійних станцій та складності.

АМС 145.В.35 Зміни

Компетентний орган має здійснювати відповідний контроль за будь-якими змінами керівного персоналу, які вказані у 145.А.30(а) та (b) і такі зміни персоналу потребують внесення змін до керівництва.

АМС 145.В.35(1) Зміни

Для внесення змін до схвалення за Part-145 необхідно використовувати застосовну(і) частину(и) Форми 6 EASA.

АМС 145.В.35(2) Зміни в організації

Головна мета цього пункту полягає в наданні організації з ТО можливості залишатися схваленою, якщо під час переговорів компетентним органом було

надано згоду про будь-які з вказаних змін. Без цього підпункту схвалення буде автоматично призупинено в усіх випадках.

АМС 145.В.40 Зміни у МОЕ

1. Рекомендується вести лист статусу керівництва, який містить інформацію про те, коли компетентний орган отримав зміну та коли вона була схвалена.

2. Компетентний орган може встановити певний клас змін до керівництва, які можна ввести без попереднього схвалення компетентним органом. В такому випадку в частині МОЕ, що стосується внесення змін, має бути визначена така процедура.

Ця процедура не поширюється на розділ керівництва, що містить обсяг робіт/схвалення.

3. Організація має надсилати до компетентного органу кожен зміну до керівництва, незалежно від того, чи це є зміна для схвалення, чи зміна, схвалення якої делеговано. У випадку, коли зміна потребує схвалення компетентним органом, він, у разі згоди, має зазначити своє схвалення у письмовій формі. Якщо зміна була подана за процедурою делегування схвалення, компетентний орган має підтвердити у письмовій формі отримання цієї зміни.

АМС 145.В.50(a) Недоліки

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

Нижче наведено приклади недоліків рівня 1:

Ненадання доступу до організації в звичайні робочі години відповідно до 145.А.90(a)(2) після двох письмових запитів;

Якщо контроль калібрування обладнання, як зазначено в 145.A.40(b), був раніше порушений для лінійки виробів певного типу, внаслідок чого більшість «відкаліброваного» тоді обладнання викликає підозру, то такий недолік буде рівня 1.

Повна лінійка виробів визначається як все ПС, двигун або компонент конкретного типу.

При виявленні недоліків рівня 1, компетентному органу, можливо, потрібно буде переконатися в проведенні додаткового ТО та повторної передачі в експлуатацію для всіх застосовних виробів, залежно від характеру недоліку.

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

Нижче наведено приклади недоліків рівня 2:

разове використання компонента, що немає будь-якої ідентифікації про придатність до використання.

документи про підготовку персоналу, який засвідчує ТО, не заповнені належним чином.

АМС 145.B.50(b) Недоліки

Якщо організація не виконала необхідні коригуючі дії протягом встановленого терміну, можливо погодити продовження цього терміну ще до трьох місяців, про що компетентний орган повідомляє відповідального керівника. За виключних обставин та наявності в організації реалістичного плану коригуючих дій, компетентний орган може змінити період усунення щонайбільше до 6 місяців. Проте, при наданні таких змін, необхідно брати до уваги діяльність організації в минулому.

АМС 145.В.55 Ведення записів

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

2. Всі записи, що містять конфіденційні дані щодо заявників чи організації, мають зберігатися в умовах обмеженого доступу для забезпечення конфіденційності такого роду даних.

3. Вся комп'ютерна техніка, яка забезпечує резервування, має зберігатися окремо від тієї, що містить робочі дані, в середовищі, у якому забезпечується збереження у належному стані. У разі зміни комп'ютерної техніки або програмного забезпечення, необхідно приділити особливу увагу забезпеченню доступу до всіх необхідних даних протягом щонайменше всього періоду, що визначений у 145.В.55.

Доповнення I до додатку II до
прийнятних методів відповідності
(АМС) та керівного матеріалу (GM)
до додатка 2 (Part-145)

АМС ДО ДОПОВНЕНЬ ДО PART-145

АМС до Доповнення III до Part-145 – Схвалення організації з технічного обслуговування відповідно до додатка 2 (Part-145)

Зазначені нижче поля на сторінці 2 «Додаток до схвалення організації з технічного обслуговування» сертифіката схвалення організації з ТО мають бути заповнені наступним чином:

Дата первинної видачі: зазначити дату первинної видачі керівництва організації з ТО.

Дата схвалення останнього видання: зазначити дату останньої ревізії керівництва організації з ТО, яка вплинула на зміст сертифікату. Якщо зміни в керівництві організації з ТО не впливають на зміст сертифіката, перевидавати сертифікат не потрібно.

Зміна №: зазначити номер останньої ревізії керівництва організації з ТО, що вплинула на зміст сертифікату. Якщо зміни в керівництві організації з ТО не впливають на зміст сертифіката, перевидавати сертифікат не потрібно.

Доповнення І до АМС 145.В.20(1)
Прийнятних методів відповідності
(АМС) та керівного матеріалу (GM)
до додатка 2 (Part-145)

ДОПОВНЕННЯ ДО АМС ДО PART-145

Доповнення І до АМС 145.В.20(1) – Форма 4 EASA

Застосовуються положення Доповнення Х до АМС М.В.602(а) та АМС М.В.702(а) Форма 4 EASA.

ЗВІТ-РЕКОМЕНДАЦІЯ СХВАЛЕННЯ PART-145

ФОРМА 6 EASA

Частина 2: Перегляд аудиту відповідності вимогам Part-145

П'ять колонок можуть бути помічені та, за необхідністю, використані для записів перегляду класу схвалення та/або ряду виробів. У кожній колонці навпроти підпунктів Part-145 будь-ласка поставте відмітку (✓) у квадратику, якщо цей підпункт задовольняє вимоги або хрестик (X), якщо цей підпункт не задовольняє вимоги з посиланням на такий недолік Частини 4 поруч з квадратиком або впишіть N/A, якщо підпункт не відноситься, або N/R якщо підпункт відноситься та не розглядався.

Пункт	Предмет				
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				
145.A.36	Записи про персонал з перегляду льотної придатності				
145.A.40	Обладнання, інструменти та матеріали				
145.A.42	Приймання компонентів				
145.A.45	Дані для ТО				
145.A.47	Планування виробництва				
145.A.48	Виконання ТО				
145.A.50	Сертифікація ТО				
145.A.55	Записи з ТО та перегляду льотної придатності				
145.A.60	Звітування про події				
145.A.65	Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури ТО та система якості				
145.A.70	Керівництво організації з ТО (див. Частину 3)				
145.A.75	Привілеї організації				
145.A.80	Обмеження організації				
145.A.85	Зміни в організації				

ЗВІТ-РЕКОМЕНДАЦІЯ СХВАЛЕННЯ PART-145		ФОРМА 6 EASA
Частина 3: Відповідність вимогам 145.A.70 Керівництва з організації з ТО		
Будь-ласка поставите відмітку (√) у квадратик якщо цей пункт задовольняє вимоги; або хрестик (X), якщо цей пункт не задовольняє вимоги з посиланням на такий недолік Частини 4 або впишіть N/A, якщо пункт не відноситься, або N/R якщо пункт відноситься та не розглядався.		
Частина 1	Керівництво	
1.1	<input type="checkbox"/>	Корпоративне зобов'язання відповідального керівника
1.2	<input type="checkbox"/>	Політика у сфері безпеки польотів та якості
1.3	<input type="checkbox"/>	Керівний персонал
1.4	<input type="checkbox"/>	Обов'язки та відповідальність керівного персоналу
1.5	<input type="checkbox"/>	Структура управління організації
1.6	<input type="checkbox"/>	Перелік персоналу, який засвідчує ТО, допоміжного персоналу та персоналу з перегляду льотної придатності
1.7	<input type="checkbox"/>	Людські ресурси
1.8	<input type="checkbox"/>	Загальний опис виробничих приміщень та площ за всіма адресами, що підлягають схваленню
1.9	<input type="checkbox"/>	Обсяг робіт, що збирається виконувати організація
1.10	<input type="checkbox"/>	Процедура повідомлення компетентного органу стосовно змін в діяльності/схваленні/місцезнаходженні/персоналі організації
1.11	<input type="checkbox"/>	Процедура внесення змін до керівництва
Частина 2	Процедури з ТО	
2.1	<input type="checkbox"/>	Процедура оцінки постачальника та контролю субпідрядників
2.2	<input type="checkbox"/>	Приймання/ огляд компонентів ПС та матеріалів від зовнішніх підрядників
2.3	<input type="checkbox"/>	Зберігання, маркування та передача компонентів ПС і матеріалів для ТО ПС
2.4	<input type="checkbox"/>	Приймання інструментів та обладнання
2.5	<input type="checkbox"/>	Калібрування інструменту та обладнання
2.6	<input type="checkbox"/>	Використання інструменту та обладнання персоналом (включаючи альтернативний інструмент)
2.7	<input type="checkbox"/>	Стандарти чистоти виробничих приміщень та площ з ТО
2.8	<input type="checkbox"/>	Інструкції з ТО та взаємозв'язок з інструкціями виробників ПС/компонента ПС, включаючи їх актуалізацію та доступність для персоналу

2.9		Процедура ремонту
2.10		Відповідність програмі ТО ПС
2.11		Процедура щодо директив льотної придатності
2.12		Процедура щодо 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		Звітування про дефекти компетентному органу/ експлуатанту/ виробнику
2.19		Повернення дефектних компонентів ПС на склад
2.20		Дефектні компоненти та їх повернення зовнішнім підрядникам
2.21		Контроль систем комп'ютерної реєстрації записів з ТО
2.22		Контроль планування роботи в людино-годинах для запланованого ТО
2.23		Критичні завдання з ТО та методи виявлення помилок
2.24		Посилання на конкретні процедури з ТО
2.25		Процедури виявлення та усунення помилок при виконанні ТО
2.26		Процедури передачі робочих змін/ завдань
2.27		Процедури повідомлення утримувача сертифіката типу про неточності та двозначності даних для ТО
2.28		Процедури планування виробництва
2.29		Процедури перегляду льотної придатності та записів для ПС ELA1, які не використовуються у комерційній експлуатації
2.30		Розробка та опрацювання схвалення програм ТО для ПС ELA2, які не використовуються у комерційній експлуатації
Частина L2 Додаткові процедури лінійного ТО		
L2.1		Контроль компонентів ПС, інструментів, обладнання тощо при лінійному ТО

Продовження доповнення II

L2.2		Процедури лінійного ТО, пов'язані з обслуговуванням/заправленням/усуненням льоду 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 деталей, об'єднаних у пул, та запозичених деталей при лінійному ТО
L2.6		Процедура повернення дефектних частин, знятих з ПС, при проведенні лінійного ТО
L2.7		Процедура щодо критичних завдань з ТО та методи виявлення помилок при проведенні лінійного ТО
Частина 3	Процедури системи якості	
3.1		Аудит з якості процедур організації
3.2		Аудит з якості ПС
3.3		Аудит з якості процедури виконання необхідних коригуючих дій
3.4		Процедури підготовки та кваліфікації персоналу, який засвідчує ТО, та допоміжного персоналу
3.5		Записи про персонал, який засвідчує ТО
3.6		Персонал, що виконує аудит з якості
3.7		Кваліфіковані інспектори
3.8		Кваліфіковані механіки
3.9		Контроль процесу звільнення від виконання завдань з ТО ПС чи компоненту 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 підготовки з «людського фактору»
3.14		Оцінка компетентності персоналу
3.15		Процедури підготовки на робочому місці (on-the-job training) відповідно до Розділу 6 Доповнення III до Part-66 (обмежується випадком, коли компетентний орган для схвалення Part-145 та для свідоцтва Part-66 однаковий).
3.16		Процедура видачі рекомендації компетентному органу щодо видачі свідоцтва Part-66 відповідно до 66.V.105 (обмежується випадком, коли компетентний орган для схвалення Part-145 та для свідоцтва Part-66 однаковий).

Частина 4	
4.1	<input type="text"/> Експлуатанти, з якими укладено договори
4.2	<input type="text"/> Процедури експлуатанта та оформлення документів
4.3	<input type="text"/> Оформлення записів експлуатанта
Частина 5	Додатки
5.1	<input type="text"/> Зразки документів
5.2	<input type="text"/> Перелік субпідрядників
5.3	<input type="text"/> Перелік місць проведення лінійного ТО
5.4	<input type="text"/> Перелік організацій Part-145
Частина 6	Процедури з ТО експлуатанта (зарезервована для тих організацій з ТО, що схвалені за Part-145, які одночасно є експлуатантами)
6.1	<input type="text"/>
	<input type="text"/>
Посилання на МОЕ:	Зміна МОЕ:
Персонал компетентного органу, який проводить аудит:	Підпис(и):
Підрозділ компетентного органу:	Дата заповнення Частини 3 Форми 6 EASA:

ЗВІТ-РЕКОМЕНДАЦІЯ СХВАЛЕННЯ PART-145		ФОРМА 6 EASA			
Частина 4: Недоліки – статус відповідності Part-145					
Кожен недолік рівня 1 чи 2 має бути записний в будь-якому випадку, був він усунений чи ні, та має бути ідентифікований лише посиланням на пункт вимог Частини 2. Всі не усунені недоліки мають бути переписані та направлені в письмовій формі організації для виконання необхідних коригуючих дій.					
Посилання на Частину 2 або 3	Посилання на номер аудиту(ів) Недоліки	Р і в е н ь	Коригуючі дії		
			Дата усунення	Фактична дата усунення	Посилання на документ

ЗВІТ-РЕКОМЕНДАЦІЯ СХВАЛЕННЯ PART-145**ФОРМА 6 EASA****Частина 5: Схвалення чи підтримання схвалення або рекомендація щодо внесення змін*
Part-145**

Назва організації:

Посилання на схвалення:

Номер аудиту(ів):

Для цієї організації рекомендовано схвалення наступного обсягу робіт згідно з Part-145:

Або цим рекомендовано продовжити обсяг схвалення відповідно до Part-145, що зазначений у
Формі 3 EASA

Прізвище інспектора компетентного органу, який підписав рекомендацію:

Підпис інспектора компетентного органу, який підписав рекомендацію:

Підрозділ компетентного органу:

Дата рекомендації:

Форму 6 EASA перевірено (перевірка якості):

Дата:

Доповнення III до АМС 145.А.15
Прийнятних методів відповідності
(АМС) та керівного матеріалу (GM)
до додатка 2 (Part-145)

Доповнення III до АМС 145.А.15 – Форма 2 EASA

Застосовуються положення Доповнення IX до АМС М.А.602 та
АМС М.А.702 Форма 2 EASA.

Доповнення IV до АМС 145.А.30(е)
та 145.В.10(3) Прийнятних методів
відповідності (АМС) та керівного
матеріалу (GM) до
додатка 2 (Part-145)

Доповнення IV до АМС 145.А.30(е) та 145.В.10(3) – Підготовка з безпеки паливних баків

Це доповнення містить загальні інструкції для проведення підготовки щодо безпеки паливних баків.

А. Ефективність:

Великі літаки, як визначено у Рішенні 2003/11/RM Виконавчого директора Агентства (CS-25) та сертифіковані після 1 січня 1958 року із максимальною дозволеною кількістю пасажирів, відповідно до сертифікату типу, 30 осіб або більше або максимальним корисним навантаженням 7500 фунтів (3402 кг) або більше, та

Великі літаки, як визначено у Рішенні 2003/11/RM Виконавчого директора Агентства (CS-25), які містять поправку 1 CS-25 або пізніше у своєму сертифікаційному базисі.

В. Організації, на які розповсюджується доповнення:

Організації з ТО, схвалені відповідно до Part-145, які приймають участь в ТО літаків, зазначених у підпункті А), та компонентів паливної системи, що встановлені на такі літаки, коли на дані для ТО впливають CDCCL.

Компетентні органи, які є відповідальними відповідно до 145.В.30 за нагляд за організаціями, схваленими відповідно до Part-145, зазначеними в цьому підпункті В).

С. Персонал організацій, які мають пройти підготовку:

Лише Фаза 1:

Група осіб, які представляють структуру управління організації з ТО, керівник з якості та персонал, необхідний для здійснення моніторингу системи якості організації.

Персонал компетентних органів, який є відповідальним відповідно до 145.B.30 за нагляд за організаціями з ТО, схваленими відповідно до Part-145, зазначеними в підпункті В).

Фаза 1 + Фаза 2 + підготовка для підтримання кваліфікації:

Персонал організації з ТО, схваленої відповідно до Part-145, необхідний для здійснення планування, виконання, нагляду, огляду та засвідчення ТО ПС і компонентів паливної системи, які зазначені в пункті А).

D. Загальні вимоги до навчальних курсів

Фаза 1 – Ознайомлення

Особі необхідно пройти підготовку до того, як приступити до роботи без нагляду, проте не пізніше ніж через 6 місяців після того, як вона прийшла до організації. Особи, які вже пройшли ознайомчий курс за рівнем 1 відповідно до додатку IV до Рішення ED 2007/002/R, відповідають вимогам Фази 1.

Тип: Має бути ознайомчий курс з базовими елементами предмета. Він може мати форму навчального бюлетеня, самостійного навчання або навчальної сесії. Проходження особою навчального курсу засвідчується підписом лектора.

Рівень: Має бути курс на рівні ознайомлення з базовими елементами предмета.

Цілі:

Після проходження підготовки стажер має:

1. Знати основні елементи безпеки паливних баків.
2. Мати змогу дати простий опис історичних передумов та елементів, пов'язаних із безпекою, з використанням термінів загального застосування та демонстрацією прикладів невідповідностей.
3. Здатен використовувати стандартні терміни.

Зміст: Навчальний курс має включати:

короткий опис історії питання з прикладами катастроф та інцидентів, що сталися в результаті недотримання правил безпеки паливних баків.

опис концепції безпеки паливних баків та CDCCL,

деякі приклади документів виробників, в яких зазначені вироби CDCCL, типові приклади дефектів FTS,

деякі приклади даних щодо ремонтів утримувачів сертифікатів типу,

деякі приклади інструкцій з ТО для проведення огляду.

Фаза 2 – Поглиблена підготовка

Компетентні органи можуть дозволити гнучкий період, щоб організації розробили необхідні навчальні курси та провели підготовку персоналу з урахуванням навчальних схем/засобів/практик організації. Цей гнучкий період обмежується 31 грудня 2010 року.

Особи, які вже пройшли поглиблену підготовку за Рівнем 2 відповідно до Додатку IV рішення ED 2007/002/R, проведену організацією з ТО Part-145 або організацією з підготовки Part-147, відповідають вимогам Фази 2 за винятком підготовки для підтримання кваліфікації.

Персонал має пройти Фазу 2 підготовки до 31 грудня 2010 року або протягом 12 місяців після того, як прийшов на роботу в організацію, що станеться пізніше.

Тип: Має бути більш поглиблений внутрішній або зовнішній курс. Він не може проходити у формі навчального бюлетеню або самостійного навчання. Після проходження курсу має проводитися екзамен у формі питань з декількома варіантами відповіді, а для успішного проходження екзамену необхідно правильно відповісти не менш ніж на 75% питань.

Рівень: Має бути поглиблений курс з теоретичними та практичними елементами предмету.

Навчання може проводитися:

у відповідних виробничих приміщеннях та площах, де є приклади компонентів, систем та частин, пов'язаних із питаннями безпеки паливних баків (FTS). Рекомендується використовувати фільми, малюнки та практичні приклади на FTS; або

у формі дистанційного навчання (електронне навчання або з використанням комп'ютерних засобів) з використанням фільмів, якщо такі фільми відповідають поставленим цілям та змісту, зазначеному нижче. Електронне навчання або навчання з використанням комп'ютерних засобів мають відповідати наступним критеріям:

процес постійної оцінки має забезпечувати ефективність та доречність підготовки;

на проміжних етапах підготовки необхідно пропонувати певні питання з метою встановлення того, чи стажер готовий для переходу до наступної теми;

зміст та результати екзаменів мають бути записані;

необхідно забезпечити безпосередній або дистанційний доступ до інструктора на випадок виникнення питань.

Підготовка за фазою 2 тривалістю 8 годин є прийнятною відповідністю вимогам.

Якщо курс проходить у класі, інструктор має добре знати дані в Цілях та Керівних вказівках. Для цього інструктор має попередньо пройти подібний курс у класі та прочитати декілька лекцій з подібних предметів.

Цілі:

Після проходження підготовки стажер має:

знати історію подій, пов'язаних з питаннями безпеки паливних баків, а також теоретичні та практичні елементи предмету, мати загальне уявлення про правила FAA, відомі як SFAR (Спеціальні FAR) 88, видані FAA, а також Тимчасові інструкції JAA TGL 47, мати змогу детально описати концепцію ALI системи паливного бака (включаючи Контроль обмежень конфігурації

критичної конструкції CDCCL та використання теоретичних основ та конкретних прикладів);

мати змогу логічно та комплексно комбінувати та застосовувати окремі елементи одержаних знань;

знати як вищезазначені питання впливають на ПС;

мати змогу ідентифікувати з документації виробника компоненти, частини або ПС, які є предметом FTS;

мати змогу планувати заходи або застосовувати сервісний бюлетень чи директиву льотної придатності.

Зміст: Відповідно до керівних вказівок, описаних у підпункті Е).

Підготовка для підтримання кваліфікації:

Організація має забезпечити проходження працівниками підготовки для підтримання кваліфікації вимагається кожні два роки. План програми підготовки, зазначеної в п. 3.4 керівництва організації з ТО (МОЕ), має включати додатковий план для такої підготовки для підтримання кваліфікації.

Підготовка для підтримання кваліфікації можна провести разом із фазою 2 підготовки в класі або дистанційно.

В програму курсу підтримання кваліфікації мають вноситися зміни у випадку виходу нових інструкцій, пов'язаних з матеріалом, інструментом, документацією, а також директивами виробника або компетентного органу.

Е. Керівні вказівки щодо підготовки змісту курсів за Фазою 2

Наведені нижче керівні вказівки необхідно враховувати під час розробки програми підготовки за фазою 2:

(a) розуміння передумов та концепції безпеки паливних баків,

(b) яким чином механіки можуть визнати, тлумачити або опрацювати покращання в інструкціях з підтримання льотної придатності, які були внесені або вносяться до них стосовно ТО систем паливних баків,

(c) розуміння будь-яких ризиків, особливо при роботі із паливною системою та якщо встановлена Система пожежогасіння з використанням азоту.

В програму підготовки мають бути включені наведені вище підпункти а), б) та с) для охоплення наступних питань:

- (i) теоретичні передумови ризиків безпеки паливних баків: вибухи при змішуванні палива та повітря, поведінка таких сумішей в авіаційному середовищі, вплив температури та тиску, енергія, необхідна для займання тощо, «вогняний трикутник», пояснити 2 концепції попередження вибухів:
 - (1) попередження виникнення джерела займання та
 - (2) зниження займистості,
- (ii) значні авіаційні події, що трапляються через паливні системи, розслідування авіаційних подій та висновки,
- (iii) SFAR 88 FAA та Тимчасова політика JAA INT POL 25/12: ініціативи та цілі програми попередження займання для виявлення небезпечних умов та їх усунення, та для систематичного покращання ТО паливного баку,
- (iv) стисле роз'яснення застосовних концепцій: результати SFAR 88 FAA та JAA INT/POL 25/12: модифікації, обмеження льотної придатності та CDCCL,
- (v) де можна знайти потрібну інформацію та як використовувати та тлумачити цю інформацію в інструкціях з підтримання льотної придатності (керівництвах з ТО ПС, керівництвах з ТО компонентів, сервісних бюлетенях...),
- (vi) безпека паливних баків під час виконання ТО: процедури відкриття та закриття паливного баку, чистота робочого середовища, що мається на увазі під контролем конфігурації, відокремленням проводів, з'єднанням компонентів тощо,
- (vii) якщо встановлені системи пожежогасіння: причина їх використання, функції, ризики при роботі системи пожежогасіння

(FRS) з використанням азоту під час виконання ТО, техніка безпеки під час ТО/роботи з FRS,

- (viii) записи дій з ТО, записи щодо заходів та результатів проведених оглядів.

Підготовка має включати репрезентативну кількість прикладів дефектів та викликаних ними ремонтів, як вимагається даними з ТО утримувачів TC/STC.

Ф. Схвалення підготовки

Для схвалених за Part-145 організацій, схвалення первинної програми підготовки, програми підготовки для підтримання кваліфікації та змісту екзамену можливо забезпечити шляхом внесення зміни в МОЕ. Необхідні зміни в МОЕ мають відображати зміст такого рішення та мають бути внесені у час, що вимагається компетентним органом.