

Процедура

PR AMP.A-004

Частина А

**Розробка декларованої власником програми технічного обслуговування
повітряного судна ELA1, яке не використовується
у комерційній експлуатації**

Видання 3

**Контрольний примірник
(електронний документ)**

**Київ
2022**

UB Державіаслужба
№1.4/12.3-265-22 від
09.02.2022

арк.1



II. Лист внутрішнього погодження**Затверджено**

Заступник Голови

КЕП

Ігор ЗЕЛІНСЬКИЙ

ПогодженоНачальник управління
підтримання льотної придатностіКЕП

Володимир ОВЧИННИКОВ

Заступник начальника відділу
підтримання льотної придатності
повітряних суден нескладної
конструкціїКЕП

Олена МАРЧЕВСЬКА

Начальник відділу реєстрації
повітряних суденКЕП

Анна ЛЕВЧЕНКО

РозробленоДержавний інспектор з
авіаційного нагляду за льотною
придатністю повітряних суден
відділу підтримання льотної
придатності повітряних суден
нескладної конструкціїКЕП

Анна ПРОРОЧЕНКО

III. Зміст

Розділ		Стор.
I	Титульний лист	1
II	Лист внутрішнього погодження	2
III	Зміст	3
IV	Перелік діючих сторінок	4
V	Перелік введених видань / ревізій	5
VI	Перелік утримувачів	6
VII	Використані скорочення	7
VIII	Визначення термінів	8
IX	Нормативні посилання та пов'язані документи	9
X	Призначення та мета	10
XI	Загальні процедури	11
XII	Процедури розробки декларованої програми технічного обслуговування	14
XIII	Додатки	18
Додаток 1	Приклад листа-повідомлення про перехід на декларовану програму ТО	17
Додаток 2	Лист самооцінки власника ПС ELA1, яке не використовується у комерційній експлуатації	18

IV. Перелік діючих сторінок

Номер сторінки	Видання	Дата видання	Ревізія	Дата ревізії
1	3	08.02.22		
2	3	08.02.22		
3	3	08.02.22		
4	3	08.02.22		
5	3	08.02.22		
6	3	08.02.22		
7	3	08.02.22		
8	3	08.02.22		
9	3	08.02.22		
10	3	08.02.22		
11	3	08.02.22		
12	3	08.02.22		
13	3	08.02.22		
14	3	08.02.22		
15	3	08.02.22		
16	3	08.02.22		
17	3	08.02.22		
18	3	08.02.22		
19	3	08.02.22		

V. Перелік введених видань / ревізій

Видання/ ревізія Номер	Дата
1/0	20.05.2020
2/0	13.10.2020
3/0	08.02.2022

Видання 3 даної процедури створено з метою доопрацювання процедур у зв'язку із зміною нумерації процедур відповідно до PR AID.A-001.

Дана Процедура вступає в дію з дня затвердження заступником Голови Державної авіаційної служби України.

VI. Перелік утримувачів

Номер примірника	Утримувач	Формат
Контрольний примірник	Сайт Державіаслужби	Електронний

Контрольний примірник в електронному вигляді розміщується на офіційному сайті Державіаслужби у розділі «Льотна придатність – Управління підтримання льотної придатності».

VII. Використані скорочення

- AD – директива льотної придатності;
- EASA – Європейське Агентство з безпеки польотів;
- CAMO – організація з управління підтриманням льотної придатності;
- CRS – сертифікат передачі до експлуатації;
- LLP – агрегати з обмеженим ресурсом;
- MTOW – максимальна злітна маса;
- SB – сервісний бюлетень;
- TC – сертифікат типу;
- TCDS – перелік даних до сертифіката типу;
- AT – авіаційна техніка;
- Державіаслужба – Державна авіаційна служба України;
- ЕД – експлуатаційна документація;
- ЛП – льотна придатність;
- ПКУ – Повітряний Кодекс України;
- ПС – повітряне судно;
- ТО – технічне обслуговування;
- УПЛП – управління підтримання льотної придатності Державіаслужби.

VIII. Визначення термінів

В цій Процедурі терміни вживаються в такому значенні:

відділ – відділ підтримання льотної придатності ПС нескладної конструкції управління підтримання льотної придатності Державіаслужби;

відповідальний інспектор – державний інспектор з авіаційного нагляду за льотною придатністю повітряних суден, який призначений Державіаслужбою для виконання процедур схвалення умов польоту та видачі Дозволу на виконання польотів, сертифікату льотної придатності та сертифікату перегляду льотної придатності;

комерційна експлуатація – експлуатація повітряного судна з метою надання послуг за плату, які доступні для громадськості, або якщо ці послуги не є доступними для громадськості, але виконуються за договором між експлуатантом та замовником, який не має контролю над експлуатантом;

повітряне судно ELA1 – пілотоване європейське легке повітряне судно, до якого належать:

- (i) літак з максимальною злітною масою 1200 кг або менше та який не підпадає під класифікацію складного повітряного судна;
- (ii) планер або мотопланер з максимальною злітною масою 1200 кг або менше;
- (iii) аеростат з максимальним розрахунковим об'ємом газу або гарячого повітря не більше ніж 3400 м³ для теплових аеростатів, 1050 м³ для газових аеростатів, 300 м³ для прив'язних газових аеростатів;
- (iv) дирижабль, розрахований не більше ніж на чотирьох осіб та з максимальним розрахунковим об'ємом газу або гарячого повітря не більше ніж 3400 м³ для теплових дирижаблів та 1000 м³ для газових дирижаблів;

повітряне судно складної конструкції, оснащене двигуном, означає:

- (i) літак:
з максимальною сертифікованою злітною масою понад 5 700 кг; або
сертифікований для максимальної пасажировмісності понад дев'ятнадцять осіб; або
сертифікований для експлуатації мінімальним льотним екіпажем з двох пілотів; або
обладнаний турбореактивним двигуном (двигунами) або більше ніж одним турбогвинтовим двигуном; або
- (ii) вертоліт, сертифікований:
з максимальною сертифікованою злітною масою понад 3 175 кг; або
для максимальної пасажировмісності понад дев'ять осіб; або
для експлуатації мінімальним льотним екіпажем з двох пілотів; або
- (iii) повітряне судно з поворотними гвинтами.

ІХ. Нормативні посилання та пов'язані документи

9.1. Повітряний кодекс України.

9.2. Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 року №520.

9.3. Авіаційні правила України, Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника» АПУ-21 (Part-21), що затверджені наказом Державіаслужби від 26 квітня 2019 року № 529, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 22 травня 2019 року за № 543/33514.

9.4. Авіаційні правила України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань», затверджені наказом Державіаслужби від 06 березня 2019 року № 286, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 28 березня 2019 року за № 316/33287.

9.5. Наказ Державіаслужби від 14.08.2019 № 1042 «Про затвердження прийнятних методів відповідності (АМС) та керівного матеріалу (GM) до Авіаційних правил України, Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника» АПУ-21 (Part-21)».

9.6. Наказ Державіаслужби від 20 квітня 2021 року № 625 «Про затвердження процедур до додатків 1-5 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» у виді прийнятих Агентством прийнятних методів відповідності (АМС) та керівного матеріалу (GM)».

9.7. Положення про державного інспектора з авіаційного нагляду у Державній авіаційній службі України, що затверджено наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 9 лютого 2010 року № 68, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 26 квітня 2010 року за № 307/17602.

9.8. «Руководство по летной годности ICAO Doc 9760» (затверджено Генеральним секретарем ІКАО та опубліковано з його санкції).

Х. Призначення та мета

10.1. Ці Процедури розроблені на виконання вимог М.В.102(d) додатку 1 (Part-M) 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», затверджених наказом Державіаслужби від 06 березня 2019 року № 286, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 28 березня 2019 року за № 316/33287 (далі – АПУ), та на доповнення до прийнятних методів відповідності (АМС) та керівного матеріалу (GM), затверджених наказом Державіаслужби від 20 квітня 2021 року № 625 «Про затвердження процедур до додатків 1-5 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» у виді прийнятих Агентством прийнятних методів відповідності (АМС) та керівного матеріалу (GM)» (далі – АМС&GM до Part-M).

10.2. Ці Процедури мають рекомендаційний характер та описують прийнятні, але не єдині методи забезпечення відповідності вимогам М.А.302(h) Part-M щодо декларованої власником програми технічного обслуговування ПС ЕLА1, яке не використовується у комерційній експлуатації.

У разі застосування даних Процедур рекомендовано виконувати їх по всім положенням.

10.3. У тексті цих Процедур посилання на М.А.ХХХ та М.В.ХХХ вважати посиланнями на відповідні пункти Part-M, посилання на АМС М.А.ХХХ, GM М.А.ХХХ та АМС М.В.ХХХ, GM М.В.ХХХ вважати посиланнями на відповідні пункти АМС&GM до Part-M.

Посилання на 21.А.ХХХ та 21.В.ХХХ вважати посиланнями на відповідні параграфи АПУ-21, а посилання на АМС 21.А.ХХХ, GM 21.А.ХХХ та АМС 21.В.ХХХ, GM 21.В.ХХХ вважати посиланнями на відповідні пункти АМС&GM до АПУ-21. Посилання на Форму 18В (EASA Form 18В) вважати посиланнями на додатки до АМС&GM до АПУ-21. EASA Form 18В є прикладами форми схвалення умов польоту для дозволу на виконання польотів.

XI. Загальні процедури

11.1. Обов'язки власника ПС ELA1 щодо управління підтриманням льотної придатності ПС

Відповідно до М.А.201(i) для повітряних суден ELA1, які не використовуються для комерційної експлуатації, власник є відповідальним за забезпечення того, що політ здійснюється лише за умови виконання вимог, зазначених в М.А.201(a). Для цього власник має:

- передати виконання завдань, пов'язаних з підтриманням льотної придатності, схваленій організації з управління підтриманням льотної придатності, або
- самостійно управляти підтриманням льотної придатності ПС без укладання договору зі схваленою організацією з управління підтриманням льотної придатності, або
- самостійно управляти підтриманням льотної придатності ПС та скласти обмежений договір щодо розробки програми ТО зі схваленою організацією з управління підтриманням льотної придатності або схваленою організацією з технічного обслуговування.

Перелік схвалених організацій з управління підтриманням льотної придатності розміщений на офіційному сайті Державіаслужби в рубриці «Нормативно-правова база => Сертифікати => Перелік схвалених за Part-M/G організацій, які мають діючий сертифікат».

Відповідно до АМС М.А.201(i)(3), у випадку ПС ELA1, що не використовується у комерційній експлуатації, обмежений договір на розробку програми ТО між власником та організацією з управління підтриманням льотної придатності/організацією з ТО повинен охоплювати наступні аспекти:

- чи програма ТО буде базуватися на «Мінімальній програмі оглядів», що описана у М.А.302(i);
- обов'язок організації з управління підтриманням льотної придатності/організації з ТО розробити та запропонувати власнику програму ТО, яка:
 - визначає власника та конкретне ПС, двигун та повітряний гвинт (як застосовно);
 - містить усю інформацію з обов'язкового ТО та будь-які додаткові завдання, що походять з оцінки рекомендацій, виданих утримувачем схваленої типової конструкції;
 - не виходить за межі вимог «Мінімальної програми оглядів» та
 - пристосована до конкретного типу ПС, конфігурації та експлуатації відповідно до М.А.302(h)3.
- чи програма ТО буде схвалюватися компетентним органом або власник видаватиме декларацію для програми ТО
 - у випадку схвалення компетентним органом, дозволяється чи ні непряме схвалення організацією з управління підтриманням льотної придатності.

- у випадку декларації власником, заява у договорі чітко пояснює, що власник приймає повну відповідальність за будь-які відхилення, внесені до програми ТО, що пропонуються організацією з управління підтриманням льотної придатності/ організацією з ТО.

Відповідно до GM M.A.201(i) якщо власник вирішує не укласти договір з організацією з управління підтриманням льотної придатності, такий власник є повністю відповідальним за належне виконання відповідних завдань. Як наслідок, рекомендується, щоб власник належним чином виконав самооцінку своєї компетентності для виконання цих завдань або, в іншому випадку набував належного досвіду.

При виконанні самооцінки компетентності відповідно до GM M.A.201(i) власнику ПС рекомендується використовувати Лист самооцінки, що розміщений в Додатку 2 до цієї Процедури, та надіслати заповнений оригінал Листа самооцінки на адресу Державіаслужби разом із зверненням щодо внесення змін до Висновку Державіаслужби про можливість та умови експлуатації ПС та Умов польоту для дозволу на виконання польоту – схвальна форма (Формою 18В) відповідно до п. 11.2 та 11.3 цієї Процедури (якщо застосовно).

11.2. Висновок Державіаслужби про можливість та умови експлуатації ПС

Відповідно до частини 2 статті 44 Повітряного кодексу України на імпортоване повітряне судно, що планується використовувати в авіації загального призначення, маса якого не перевищує 5700 кг для літаків та 3180 кг для гелікоптерів і типова конструкція якого сертифікована уповноваженим органом держави-розробника або спеціалізованою установою, видається дозвіл на виконання польотів без схвалення його типової конструкції Державіаслужбою за умови позитивного висновку Державіаслужби про можливість та умови експлуатації.

Якщо ПС ELA1 зареєстровано в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України та допущене до експлуатації відповідно до положень частини 2 статті 44 Повітряного кодексу України та Глави Р АПУ-21 (Part-21), власнику ПС рекомендується перевірити умови експлуатації, визначені Висновком Державіаслужби про можливість та умови експлуатації екземпляру повітряного судна, на предмет наявності вимоги щодо виконання ТО відповідно до схваленої Державіаслужбою програми ТО.

У разі наявності такої вимоги, власнику ПС необхідно подати до Державіаслужби Звернення щодо внесення змін до Висновку про можливість та умови експлуатації повітряного судна щодо можливості використання декларованої програми ТО відповідно до положень M.A.302(h). Процедура видачі Висновку про можливість та умови експлуатації визначена в PR PtF.A-005 «Висновок про можливість та умови експлуатації повітряного судна (частина друга статті 44 Повітряного кодексу України)».

До листа необхідно додати Лист самооцінки, форма якого знаходиться в Додатку 2 до цієї Процедури, та копію декларованої програми ТО, розробленої відповідно до положень М.А.302(h).

11.3. Схвалення умов польоту та Дозвіл на виконання польотів

Положення щодо ТО ПС відповідно до схваленої Державіаслужбою програми ТО можуть міститися також в Умовах польоту для дозволу на виконання польоту – схвальна форма (Формою 18В).

У разі наявності такої вимоги, власнику ПС відповідно до 21.А.713 АПУ-21 необхідно подати до Державіаслужби нове видання Форми 18В, Лист самооцінки, копію декларованої програми ТО, розробленої відповідно до положень М.А.302(h), заявку для отримання дозволу на виконання польотів за Формою 21 та документи, передбачені Главою Р до АПУ-21.

Процедури схвалення умов польоту та видачі дозволу на виконання польотів містяться в Процедурі PR PtF.A-002 «Дозвіл на виконання польотів для некомерційної льотної діяльності згідно з 21.А.701(a)(15) АПУ-21 (Part-21)», що розміщена на офіційному сайті Державіаслужби в рубриці «Льотна придатність => Льотна придатність повітряних суден => Видача дозволу на виконання польотів».

ХІІ. Процедури розробки декларованої програми технічного обслуговування

12.1. Шаблон декларованої програми ТО

При розробці декларованої програми ТО рекомендується використовувати шаблон, що міститься в АМС М.А.302(е), або який доданий до Інформаційного листа Державіаслужби від 28.02.2020 № 1.15-1364-20, розміщеного на офіційному сайті Державіаслужби в рубриці «Інформаційні листи».

12.2. Вимоги до декларованої програми ТО відповідно до М.А.302(н):

1. Програма ТО має чітко ідентифікувати власника і конкретне ПС, у т.ч. встановлений двигун та повітряний гвинт;

2. Програма ТО має відповідати «Мінімальній програмі оглядів», яка міститься в М.А.302(i), що належить до конкретного ПС, або відповідати М.А.302(d) та (е).

3. Програма ТО не має бути менш обмежувальною, ніж «Мінімальна програма оглядів», яка міститься в М.А.302(i).

«Мінімальна програма оглядів», визначена в АМС М.А.302(i) відповідає вимогам, встановленим у М.А.302(i) та може бути використана для визначення базової інформації для програми ТО, як вимагається у М.А.302(h)2. Однак, програма ТО має бути пристосована, як вимагається у М.А.302(h)3, що може бути виконано шляхом використання стандартного шаблону, що міститься у АМС М.А.302(е) або який доданий до Інформаційного листа Державіаслужби від 28.02.2020 № 1.15-1364-20.

4. Програма ТО ПС має включати всі обов'язкові вимоги з підтримання льотної придатності, такі як повторювані директиви льотної придатності, обмеження льотної придатності (Airworthiness Limitation Section) інструкцій з підтримання льотної придатності або особливі вимоги з ТО, що містяться в переліку даних сертифіката типу.

У випадку ПС аматорської конструкції необхідно виконувати вимоги Висновку або Рішення Державіаслужби щодо можливості та умов експлуатації екземпляра ПС та експлуатаційно-технічної документації.

5. При розробці декларованої програми ТО рекомендовано застосовувати вимоги експлуатаційно-технічної документації розробників ПС, двигуна, повітряного гвинта та компонентів.

6. Програма ТО має визначати будь-які додаткові завдання з ТО, що мають бути виконані у зв'язку із особливостями типу ПС, конфігурацією і типом та особливостями експлуатації. Як мінімум, мають бути враховані такі елементи:

- особливості встановленого обладнання та модифікації ПС;
- ремонти, виконані на ПС;
- компоненти з обмеженим ресурсом та компоненти, які є критичними щодо безпеки польотів;

- рекомендації з ТО, такі як інтервали між капітальними ремонтами (ТВО), рекомендовані сервісними бюлетенями, сервісними листами, а також іншою необов'язковою сервісною інформацією;
- застосовні експлуатаційні директиви/ вимоги щодо періодичних оглядів певного обладнання;
- спеціальні експлуатаційні схвалення;
- використання ПС та експлуатаційне середовище;
- ТО, що виконує пілот-власник (якщо застосовно).

7. Програма ТО ПС має містити підписану заяву, в якій власник засвідчує, що ця програма ТО стосується ПС з конкретною реєстрацією і власник ПС є повністю відповідальним за її зміст і, зокрема, за будь-які відхилення, запроваджені щодо рекомендацій утримувача схваленої типової конструкції.

8. Програма ТО ПС має переглядатися принаймні раз на рік. Цей перегляд програми ТО має бути виконаний організацією з управління підтриманням льотної придатності, що здійснює управління підтриманням льотної придатності ПС, або особою, яка виконує перегляд льотної придатності ПС відповідно до М.А.710(ga).

Якщо перегляд програми ТО показує невідповідності ПС, які пов'язані з неповнотою змісту програми ТО, особа, яка виконує перегляд повинна проінформувати Державіаслужбу, а власник повинен внести зміни до програми ТО за погодженням з Державіаслужбою.

Більш детальна інформація щодо щорічного перегляду програми ТО міститься в АМС М.А.302(h).

Крім вищезазначеного, власнику ПС необхідно врахувати, що:

➤ Відповідно до підпункту (b)9 Доповнення VIII «Обмежене технічне обслуговування, яке виконує пілот-власник» до Part-M, пілот-власник не має виконувати завдання з ТО пілота-власника, якщо завдання є частиною щорічної або 100 годинної перевірки, що міститься в «Мінімальній програмі оглядів», зазначеної в М.А.302(i). Вимоги щодо виконання обмеженого ТО пілотом-власником містяться в М.А.803.

➤ Відповідно до АМС М.А.302(h) ПС повинно обслуговуватися лише за однією схваленою програмою ТО в заданий момент часу. Коли власник бажає перейти від однієї програми ТО до іншої через зміну типу експлуатації, для впровадження зміни може знадобитися проведення перехідної перевірки або огляду.

➤ Відповідно до GM М.А.302(h) Державіаслужба може надіслати запит власнику ПС на отримання копії декларованої програми ТО у будь-який момент, навіть якщо не було повідомлено про невідповідності згідно з М.А.302(h)5.

➤ Відповідно до М.А.801(b), (c) ТО ПС ELA1, яке не використовується у комерційній експлуатації, може бути виконане:

- організацією з ТО, схваленою відповідно до Підчастини F Part-M або Part-145;

- персоналом, який засвідчує ТО, відповідно до вимог, викладених у додатку 3 (Part-66) до АПУ;
 - пілотом власником відповідно до вимог М.А.803.
- Відповідно до М.А.502(a), (d) ТО компонента, встановленого на ПС ELA1, або тимчасово знятого з ПС ELA1, яке не використовується у комерційній експлуатації, відповідно до даних для ТО компонента виконується:
- організацією з ТО, схваленою належним чином відповідно до вимог Підчастини F Part-M або Part-145, за винятком компонентів, зазначених у 21.A.307 АПУ-21 (Part-21);
 - організацією з ТО з рейтингом А, що схвалена відповідно до вимог Підчастини F Part-M або Part-145, та персоналом, який засвідчує ТО, визначеним в М.А.801(b)2, відповідно до даних для ТО ПС або, якщо погоджено компетентним органом, відповідно до даних для ТО компонента тільки у випадку, коли такі компоненти встановлено на ПС. Проте така організація або персонал, який засвідчує ТО, може тимчасово зняти цей компонент для виконання ТО, щоб покращити доступ до компонента, за винятком, коли таке зняття призводить до необхідності виконання додаткового ТО. ТО компонентів, що виконується відповідно до цього підпункту, не надає права видачі Форми 1 EASA та відноситься до вимог передачі ПС до експлуатації, що визначені М.А.801;
 - організацією з ТО з рейтингом В, що схвалена відповідно до вимог Підчастини F Part-M або Part-145, у випадку ТО компонента двигуна відповідно до даних для ТО двигуна або, якщо погоджено компетентним органом, відповідно до даних для ТО компонента, доки такі компоненти встановлені на двигун. Проте така організація, що має рейтинг В, може тимчасово зняти цей компонент для виконання ТО, щоб покращити доступ до компонента, за винятком, коли таке зняття призводить до необхідності виконання додаткового ТО.
 - персоналом, який засвідчує ТО, який визначений у М.А.801(b)2, за винятком капітального ремонту компонентів, крім двигунів і повітряних гвинтів, та капітального ремонту двигунів і повітряних гвинтів для ПС, крім CS-VLA, CS-22 та LSA.

12.3. Повідомлення Державіаслужби про перехід на декларовану програму ТО

Про перехід на декларовану програму ТО власник ПС повідомляє Державіаслужбу шляхом надсилання листа у довільній формі на адресу Державіаслужби. Приклад такого листа розміщений у Додатку 1 до цієї Процедури.

ХІІІ. Додатки

Додаток 1

**Приклад листа-повідомлення про перехід на декларовану програму
технічного обслуговування ПС**

Державіаслужба
пр-т Перемоги, 14, м. Київ

Повідомляю, що відповідно до положень М.А.302 (h) додатку 1 (Part-M) 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», затверджених наказом Державіаслужби від 06.03.2019 № 286 (далі – АПУ), мною, як власником повітряного судна ELA1 [тип ПС], державний та реєстраційний знаки UR-___, що не використовується у комерційній експлуатації, [дата] було розроблено декларовану програму технічного обслуговування вищезазначеного повітряного судна.

Також даним листом гарантую, що з [дата] технічне обслуговування повітряного судна [тип ПС], державний та реєстраційний знаки UR-___, виконуватиметься відповідно до декларованої програми технічного обслуговування згідно з вимогами М.А.302 додатку 1 (Part-M) до АПУ.

- Додатки: 1. Лист самооцінки компетенції власника ПС ELA1 на ___ арк.;
2. Декларована програма ТО ПС на ___ арк.

Власник повітряного судна

Олександр ПЕТРОВ

Дата

Підпис

Лист самооцінки компетенції власника ПС ELA1, яке не використовується у комерційній експлуатації

№	Зміст питання	Так	Ні	Примітки
1.	Чи є Ви власником ПС ELA1, яке не використовується у комерційній експлуатації?			
2.	Чи маєте Ви достатні знання вимог Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань», затверджених наказом Державіаслужби від 06.03.2019 № 286 (далі – АПУ)?			
3.	Чи розумієте Ви, як власник ПС, свою відповідальність за підтримання льотної придатності ПС відповідно до положень М.А.201 додатку 1 (Part-M) до АПУ?			
4.	Чи маєте Ви достатні знання вимог до програми технічного обслуговування ПС відповідно до М.А.302 додатку 1 (Part-M) до АПУ?			
5.	Чи маєте Ви чинні застосовні інструкції з підтримання льотної придатності, видані утримувачами сертифіката типу, обмеженого сертифіката типу, схвалень головних ремонтів конструкції, схвалень за європейським технічним стандартом (ETSO) або будь-якого іншого доречного схвалення, виданого відповідно до АПУ-21 (Part-21)?			
6.	Чи маєте Ви достатні знання щодо системи записів з підтримання льотної придатності повітряних суден відповідно до М.А.305 додатку 1 (Part-M) до АПУ?			
7.	Чи маєте Ви достатні знання щодо стандартів технічного обслуговування, що визначені в Підчастині D додатку 1 (Part-M) до АПУ?			
8.	Чи маєте Ви достатні знання щодо вимог до встановлення та технічного обслуговування компонентів, що визначені в Підчастині E додатку 1 (Part-M) до АПУ?			

Продовження додатку 2

№	Зміст питання	Так	Ні	Примітки
9.	Чи маєте Ви достатні знання щодо вимог до сертифіката передачі до експлуатації ПС та компонента відповідно до М.А.801 та М.А.802 додатку 1 (Part-M) до АПУ?			
10.	Чи маєте Ви чинне свідоцтво пілота для рейтингу типу або класу ПС?			
11.	Чи маєте Ви достатні знання щодо обмеженого технічного обслуговування, яке виконує пілот-власник, відповідно до М.А.803 та Доповнення VIII до додатку 1 (Part-M) до АПУ?			

Власник ПС _____, державний та реєстраційний знаки UR-_____,
тип ПС

бере на себе відповідальність щодо підтримання льотної придатності ПС відповідно до положень додатку 1 (Part-M) до АПУ.

Власник ПС несе повну відповідальність за достовірність наданих до Державної авіаційної служби України даних та документів згідно чинного законодавства України.

Прізвище, ім'я, по батькові

Підпис

Дата